Der Begriff des Betriebsmonopols der Reichsbahn im Rahmen der deutschen Eisenbahnverfassung.

Dissertation

zur

Erlangung des juristischen Doktorgrades

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität

in Breslau,

vorgelegt von

Leonhard Waechter,

Gerichtsreferendar.

1938

Druck: Handelsdruckerei C. Trute, Quakenbrück.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.

Berichterstatter: Herr Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. iur. Dr. phil. Helfritz.

Uebersicht.

Seite

A. Vorbemerkung. 1

B. Das Betriebsmonopol. 2

1. Begriff und Arten des Monopols. 2
2. Die Bedeutung des Betriebsmonopols im Verkehrsrecht. 4
   a) Die Neigung des Verkehrs zur Monopolbildung. . . 4
   b) Erfordernis staatlichen Einflusses. 6
   c) Formen des staatlichen Einflusses. 7

C. Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn. 9

1. Die Entwicklung des Betriebsmonopols in Deutschland. 9
   a) Das Privatbahnsystem 1835—1849. 10
   b) Das gemischte System. 12
   c) Reichsbahnbestrebungen. 12
   d) Entstehung kleinerer Bahnen. 14
   e) Vereinigung der Staatsbahnen zur Reichsbahn. . . 16
2. Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn und ihre Rechtsstellung in der Verwaltung. 17
   a) Selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts. . . . 17
   b) Die Stellung der Organe. 20
   c) Statio fisci. 21
   d) Einheitliche Verwaltung, getrennte Wirtschaftsführung. 22
   e) Die hoheitliche Gliedstellung. 22
      aa) Das Eisenbahnunternehmungsrecht. 23
      bb) Das Aufsichtsrecht. 24
   f) Die wirtschaftliche Monopolstellung. 24

D. Die Rechtsstellung der übrigen Eisenbahnarten im Vergleich zur Reichsbahn. 26

1. Überblick. 26

2. Die Privateisenbahnen. 27
a) Unternehmungsrecht. 27
b) Wirtschaftliche Bedeutung. 27
c) Reichsaufsicht. 29
3. Die Kleinbahnen. 33
a) Kleinbahnen und Länder. 33
b) Unternehmungsrecht. 34
c) Aufsicht. 34
d) Kleinbahnen im Reichsbetrieb. 36
4. Privatanschlußbahnen. 37
a) Unternehmungsrecht. 37
b) Aufsicht. 38
E. Die heutige Gestalt des Betriebsmonopols der Reichsbahn. . 38
1. Die Bestandteile des Betriebsmonopols. 38
a) Tatsächliches Eisenbahnbetriebsmonopol. 38
b) Rechtliches Betriebsmonopol. 39
c) Hoheitliche Aufgaben. 39
2. Das sogenannte Eisenbahnmonopol des Reiches. . . . 39
3. Die Eisenbahn im Rahmen des Gesamtverkehrs. . . . 40
F. Zukunftsaufgaben der Eisenbahngesetzgebung. 43
1. Die Aufgaben. 44
2. Bisherige Vorschläge. 44
a) Verreichlichung aller Eisenbahnen. 45
b) Allgemeines Verkehrsmonopol. 46
c) Beibehaltung der bestehenden Eisenbahnarten. . . 46
3. Würdigung und Vorschlag des Verfassers. 46
a) Würdigung der Vorschläge. 46
b) Das Erfordernis gewissen Wettbewerbs. 48
c) Die Tariffrage. 49
d) Zusammenfassung: statt Verkehrskrieg — Zusammenarbeit. 49
e) Reichsgesetz für die privaten Bahnen. 50
f) Wehrpolitische Forderungen. 51
G. Schlußwort. 51

A. Vorbemerkung.

Die Reichsbahn besitzt nach herrschender Ansicht[1] das sogenannte Betriebsmonopol. Die Untersuchung der mit diesem Begriff umschriebenen Stellung der Reichsbahn im Rahmen der deutschen Eisenbahnverfassung ist die Aufgabe dieser Arbeit. Eine „Eisenbahnverfassung" im Sinne eines zusammenhängenden Gesetzes gibt es nicht, vielmehr ist hierunter die Summe aller Vorschriften im weitesten Umfange zu verstehen, die den Eisenbahnverkehr betreffen.

Die Verkehrsgesetzgebung des nationalsozialistischen Staates[2] bringt klar zum Ausdruck, daß die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates gehört. Als tragende Säule im Gesamtbau des Volkslebens ist der Verkehr auf das engste mit allen anderen Gebieten des staatlichen Lebens verbunden. Die vorliegende Arbeit muß dieses Ineinandergreifen berücksichtigen und aus diesem Grunde auch wirtschafts-, staats- und wehrpolitische Gebiete streifen. Denn eine lebensnahe Betrachtung des Eisenbahnverkehrs und seines Rechts kann nur im Rahmen seiner gegebenen Einordnung in das Volksleben erfolgen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß diese Arbeit, die die rechtliche Würdigung eines vorhandenen tatsächlichen und rechtlichen Sachverhalts zum Gegenstande hat, einzelne Tatbestände in rechtliche Begriffe einordnen[3] und insoweit „abstrahieren" muß[4]. Dies muß aber nicht gleichbedeutend mit dem verfemten „Regel- und Gesetzesdenken"[5] sein, vielmehr soll in der Betrachtung und Einordnung der Erscheinungen konkretes Ordnungsdenken zutage treten. Aber auch dieses kann der Anwendung der in der Rechtswissenschaft gebräuchlichen Begriffe nicht entraten. Die Ansicht, daß die Beibehal-

[1] Vgl. Illing-Kautz, Handbuch f. Verw. u. Wirtschaft, III. Bd. S. 838; Meißner-Kaisenberg, Staats- und Verwaltungsrecht im Dritten Reich, Berlin 1935, S. 242; Lassar: Reichseigene Verwaltung, S. 229; Reschke: Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft, Berlin 1927, S. 8.

[2] Präambel zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 34.

[3] Stammler: Wirtschaft und Recht, 5. Aufl., S. 156 f.

[4] Helfritz in: RVerwbl. 1935, S. 487.

[5] Schmitt, C.: über die drei Arten des rechtswissenschaftlichen Denkens, S. 11 u. 17.

tung und Unterscheidung der Begriffe öffentliches und privates Recht[6] und die Anerkennung des Begriffes Staat als übergeordnete rechtsfähige Verbandsperson[7] keine Beeinträchtigung der Einheit des deutschen Rechts bedeuten, dürfte sich heute soweit durchgesetzt haben, daß es bei dieser Feststellung hier sein Bewenden haben kann. Eine kurze Vorwegbetrachtung dürfen indessen die Begriffe erfahren, die im besonderen den Inhalt dieser Arbeit betreffen.

B. Betriebsmonopol.

1. Begriff und Arten des Monopols.

Die Bedeutung des Wortes Monopol — entstanden aus dem griechischen μόνος und πωλεῖν — ist seinem Ursprunge nach wirtschaftlicher Natur und besagt soviel wie Alleinbetrieb oder Alleinverkauf, bedeutet also, daß zu Gunsten seines Trägers der Wettbewerb eingeschränkt ist. Diese wirtschaftliche Grundbedeutung gilt im Hinblick auf die zu umschreibende wirtschaftliche Stellung des Monopolinhabers auch heute noch ohne Einschränkung. Jedoch unterscheidet man nach ihrer Entstehung im wesentlichen zwei Hauptgruppen von Monopolen: die faktischen und die Monopole im Rechtssinne[1].

Derjenige, zu dessen Gunsten der Wettbewerb ausgeschaltet ist, besitzt ein Monopol. Er kann dies ohne Zutun des Gesetzgebers durch eigene wirtschaftliche Stärke errungen haben, indem er die Wettbewerber verdrängte. In diesem Falle spricht man von einem faktischen Monopol, während ein Monopol im Rechtssinne vorliegt, wenn der Staat dem Wettbewerber — meist zu seinen Gunsten — die Beteiligung am Wettbewerb gesetzlich verboten hat. Es bleibt aber festzuhalten, daß ohne Rücksicht auf die Art seiner Entstehung „Monopol" in erster Linie ein wirtschaftlicher, erst in zweiter ein rechtlicher Begriff ist[2]. Aus dieser wirtschaftlichen Bedeutung des Monopolbegriffes ergibt sich, daß nur eine wirtschaftliche Größe Mono-

---

[6] Laforet: Deutsches Verwaltungsrecht, München 1937, S. 13.

[7] Helfritz, a. a. O.

[1] Fleiner: Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl., S. 343; Stier-Somlo: Handwörterb. d. Rechtswiss. IV, 117.

[2] Dies wird im Schrifttum vielfach nicht genügend berücksichtigt, vergl. v. Bitter: Handwörterb. d. preuß. Verw. 2. Aufl., S. 160.

v. Kienitz: in ZVWEV 1927, S. 322;

Koenigs: Der Monopolgedanke im Verkehrswesen in VTW 1936 S. 615;

Auch der Ansicht Hubers (in ZAkDR 1937 S. 325, 3b), das Monopol sei eine seinem Träger um der öffentlichen Marktordnung willen übertragene Aufgabe der öffentlichen Wirtschaftsverwaltung, kann so allgemein nicht beigepflichtet werden. Diese ist nur im Zusammenhang mit dem Unterbegriff „gesetzliches Monopol" zu verstehen. Denn auch Huber selbst erkennt das Vorhandensein faktischer Monopole an. (Verw.Arch. Bd. 37, S. 357). Diese

polträger sein kann. Eine Monopolstellung kann folglich nur bekleiden, wer in der Lage ist, das betreffende Wirtschaftsgebiet so zu beherrschen[3] und zu versorgen, daß der Wettbewerb hier beschränkt wird. Hierfür kommen naturgemäß nur größere private oder öffentliche Unternehmen in Betracht.

Während natürliche Monopole rechtliche Folgen nicht unbedingt nach sich ziehen, sind die Monopole im Rechtssinne selbst Folgen einer gesetzlichen Bestimmung und auch in der Mehrzahl staatliche Monopole. Daher steht ihnen auch eine rechtliche und zwar vorwiegend öffentlich-rechtliche Bedeutung zu.

Für die Monopole zu Gunsten des Staates wird auch häufig die Bezeichnung „Regal" gebraucht. „Iura regalia" waren ursprünglich dem Staatsoberhaupt vorbehaltene, vornehmlich nutzbare Rechte privatrechtlichen Inhalts[4]. Während diese Bedeutung heute noch den sogenannten niederen Regalien[5] zukommt, ist an Stelle des Begriffs des höheren Regals der des Hoheitsrechtes getreten[6]. Es soll daher im Folgenden unter Regal im Sinne der alten regalia mojora ein Hoheitsrecht, nämlich ein gesetzliches Alleinbetriebsrecht des Staates[7] verstanden werden[8], das meist nicht von der Staatsverwaltung selbst ausgeübt, sondern von ihr einer Anstalt oder Körperschaft übertragen wird[9]. Dies gilt z. B. für die Deutsche Reichspost. Hier hat der Staat das Post- und Telegraphenregal, das vom Reichspostminister durch die Deutsche Reichspost ausgeübt wird, die keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt[10]. Praktisch gesehen ist dieses Postregal ein gesetzliches Staatsmonopol[11] auf dem Gebiete des Postwesens.

---

können schließlich durchaus im Gegensatz zur öffentlichen Marktordnung stehen. Huber nennt zwar „hoheitliche Befugnisse" Monopole, bedient sich aber gleichzeitig der eindeutigen Begriffe Post- u. Telegraphenregal, Notenregal, Bahnregal (Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 51, Ziff. 1 u. 2).

[3] Bund in: Staatslexikon, herausgeg. von Sacher, 1929, 3 Bd. S. 1402: „Monopol im weitesten Sinne ist die Beherrschung des Gesamtangebots wirtschaftlicher Güter in Menge und Preis".

Knoche: Das Verkehrsmonopol als nationalpolitische Lösung des Wettbewerbs von Eisenbahn und Kraftwagen. Göttinger Diss. 1934. S. 70.

[4] Stier-Somlo, Handwörterb. IV. Bd., S. 771.

[5] Vgl. A2R §§ 24 ff. II/14; OVG Bd. 57 S. 387; RGZ 80, 19 ff.; Gierke, Privatrecht II, S. 399.

[6] v. Gierke, a. a. O. S. 398; vgl. auch Koenigs in VTW 1936, S. 617.

[7] Vgl. Tinm in: Zeitschr. f. Verkehrswissensch. 13. Jg. Heft 3, S. 78.

[8] So Huber in: ZAkDR 1937, S. 325.

[9] Vgl. Huber, a. a. O. und Koenigs in VTW 1936, S. 617.

[10] Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht S. 51; Ohnesorge, in ZAkDR 1937 S. 385 ff.

[11] v. Stenzel: Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts 1890, S. 141: Staatsmonopol im weitesten Sinne ist jeder gesetzliche Vorbehalt gewisser Tätigkeiten für den Staat mittels Ausschließung oder an Ausschließung grenzender Beschränkung des privaten Wettbewerbs.

2. Die Bedeutung des Betriebsmonopols im Verkehrsrecht.

Welche Bedeutung der Monopolbegriff, auch der des faktischen Monopols, auf dem Gebiete des Rechts hat, und vor welche Aufgaben der Gesetzgeber im Verkehrsrecht gestellt ist, mögen zwei kurze, bewußt übertriebene Beispiele aus diesem Gebiet zeigen.

Zunächst wäre vorstellbar, daß sich ein bestimmtes Verkehrsmittel in der Hand eines einzigen Unternehmens dank besonderer technischer Voraussetzungen derart entwickelt, daß einst jeglicher Verkehr sich nur dieses einen Unternehmens bedienen würde, weil es gleichzeitig das schnellste, billigste, sicherste und leistungsfähigste ist. Dieses Unternehmen besäße dann ein rein natürliches, faktisches Betriebsmonopol, es hätte diese Stellung ohne Zutun des Gesetzgebers erreicht.

Andererseits ist denkbar, daß ein Staat zu Gunsten eines einzigen Verkehrsunternehmens sämtlichen anderen den Betrieb durch Gesetz verbietet. Dann hätte dieses Unternehmen ein rein gesetzliches Monopol, ein Betriebsmonopol im Rechtssinne. übertrüge der Staat den Betrieb als Ausfluß seines Hoheitsrechtes einer öffentlichen Anstalt, so würde diese rechtlich zum Träger eines Verkehrsregals im hoheitsrechtlichen Sinne, wirtschaftlich zum Monopolinhaber[12]. Rührt sich der Gesetzgeber überhaupt nicht, so entwickelt sich der freie Wettbewerb möglicherweise zum Nachteil des Volkes oder ein Unternehmen setzt sich mit natürlichem Monopol durch[13]. Verschafft er aber einem Unternehmen ein gesetzliches Betriebsmonopol, dann läßt er unter Umständen — traf seine Wahl das falsche Unternehmen — ein entwicklungsfähigeres verkümmern.

Hier liegen die Zusammenhänge von Wirtschaft und Recht, deren letzteres nicht Selbstzweck, sondern berufen ist, erstere zum Wohle des Ganzen zu regeln.

a) Die Neigung des Verkehrs zur Monopolbildung.

Die Nachteile unbeschränkten Wettbewerbs machen sich besonders bemerkbar, wenn es sich um den Betrieb von Post- oder anderen Verkehrslinien handelt[14]. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand. Der einzelne Unternehmer muß, wenn er dem anderen Verkehr entziehen will, eine etwa gleichlaufende Linie einrichten, die aus den Gründen dieses Wettbewerbs besser ist als jene, aber dann meist auch mehr kostet. Alsdann muß es zu einem unbefriedigenden Ergebnis

---

[12] über die Begriffe Monopol und Regal im Verhältnis zu Unternehmen und Anstalt vergleiche List: Regal, Monopol, Unternehmen, Anstalt in: Eisenbahn- u. verkehrsrechtl. Entsch. und Abhandl. 57. Bd. 1935, S. 388.

[13] Hellmuth, System des deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprechrechts, 1929 S. 5.

[14] a. a. O. S. 4 und 5.

führen, wenn ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der Allgemeinheit jeder Unternehmer nur das einbringlichste Geschäft betreibt. Denn der Wettbewerb treibende Unternehmer wird nur dort seinen Betrieb unterhalten, wo ihm auf Grund ausreichender Nachfrage der Gewinn gesichert erscheint. Wo weniger Nachfrage herrscht, würden Verkehrsbetriebe nicht errichtet und die dort lebende Bevölkerung zu Unrecht benachteiligt werden. Solche Gebiete mit geringer Nachfrage kann nur der verkehrsmäßig versorgen, der wirtschaftlich in der Lage ist, die Gefahr geringeren Verdienstes oder gar zeitweiligen Verlustes in Kauf zu nehmen und zu überwinden. Dies kann zunächst ein umfangreiches Unternehmen, das durch den Gewinn ertragreicher Strecken den geringeren der weniger einbringenden Linien ausgleichen kann. Dies ist meist nur dann möglich, wenn das betreffende Unternehmen nicht durch den Wettbewerb eines ähnlich starken beeinträchtigt wird, also eine gewisse Monopolstellung besitzt. Daher neigt von jeher der Verkehr zur Zusammenschließung und zur Bildung von Monopolen oder monopolartigen Unternehmungen [15].

Weitschauende und tüchtige Herrscher haben auch seit altersher auf einen wohleingerichteten Verkehr Wert gelegt [16]. Waren auch die ersten Postlinien in Deutschland — um 1500 [17] — für Regierungszwecke eingerichtet [18], so wurde deren Gebrauch durch die Öffentlichkeit doch bald geduldet und später sogar gefördert. Franz von Taxis [19] richtete die ersten Postlinien ein. Ihre Vorzüge bestanden vor allem in ihrer einheitlichen Verwaltung. Somit hatte die Post ein natürliches Verkehrsmonopol, eine tatsächliche wirtschaftliche Vormachtstellung auf Grund ihrer Einrichtung bekleidet. Dieses wurde zum nutzbringenden Regal, als Kaiser Matthias 1615 [20] den Grafen von Thurn und Taxis mit dem ausschließlichen Recht zum Betrieb der Postlinien belehnte. Damit hatte der Kaiser das Post- und damalige Verkehrswesen zu einer Wirtschaftsbefugnis gestempelt, die zum kaiserlichen Hoheitsbereich gehörte [21]. Hierbei ist es, wenn auch die ursprüngliche

---

[15] Koenigs, Verkehrspolitik in: Die Verwaltungsakademie, ein Handbuch für den Beamten im nationalsozialistischen Staat Band III S. 2;
Wiedenfeld: Die Monopoltendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel, Jena 1937, S. 9.

[16] In Persien Dareios ANGAREION um 250 v. Chr.. Im Imperium Romanum Augustus CURSUS PUBLICUS um 27 v. Chr.
Vgl. Pirath, Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten in: Z. f. Verkehrswissensch. 13. Jg. Heft 2 S. 21 ff.

[17] 1505 erste Reichspost Wien—Brüssel.

[18] Insoweit also noch reines Regal = Hoheitsrecht, von Kaiser Rudolf II. durch Erl. v. 15. 9. 1596 für das Deutsche Reich verkündet.

[19] Ohneforge in: ZAkDR 1937, S. 386.

[20] List, a. a. O., S. 388.

[21] Vgl. v. Stengel, S. 339.

Absicht der Gewinnerzielung zu Gunsten des Staatswohles [22] zurücktrat, geblieben, bis die Eisenbahnen erfunden und gebaut wurden.

Ein völlig neues Verkehrswesen entstand, das sich im Laufe eines Jahrhunderts mächtig entwickelte. Der Beginn und der weitaus größte Teil dieser Entwicklung fiel in die sogenannte liberalistische Zeit, das heißt in eine Zeit, deren erstrebenswertes Ziel die Freiheit des Einzelnen, und vor allem die Freiheit der Wirtschaft vom Staat war [23]. So war es unvermeidlich, daß sich die einzelnen Unternehmer, welche Bahnen oder andere Verkehrswege bauten und betrieben, zunächst in ungeheurem Wettbewerb zu überbieten suchten. Die bei dem Wesen des Verkehrs unausbleiblichen Folgen traten ein: das berechtigte Verlangen aller Teile und Bewohner des Staatsgebiets nach gleichmäßiger Anteilnahme an den Verkehrseinrichtungen und nach größter Sicherheit konnte im privatwirtschaftlichen Wettbewerb nicht befriedigt werden. Nur große Unternehmen, entweder in Händen des Staates oder solche, denen Bau und Betrieb durch geringere staatliche Anforderungen und Auflagen erleichtert waren, zeigten sich auf die Dauer hierzu in der Lage. Die Neigung des Verkehrs zum Zusammenschluß und zur Monopolbildung machte sich bemerkbar [24].

Der Schienenweg bedingt überdies auch durch seine technische Natur die Monopolbildung. Denn ein zusammenhängendes Schienennetz kann nur benutzt werden, wenn der Betrieb von einer Stelle allein geleitet wird, da mit voneinander unabhängigen Betriebsunternehmern — etwa wie bei Land- und Wasserstraßen — ein Verkehr mit Ausweichen und Überholen usw. nicht durchführbar wäre.

b) Erfordernis staatlichen Einflusses.

Die Führung der Volksgemeinschaft, die Staatsführung also, gibt der Wirtschaft durch ihre Rechtsetzung jene Anweisungen, die zur Erhaltung der Gesamtheit notwendig sind [25]. Man spricht daher von Wirtschaftsverwaltungsrecht, wenn der Staat seinen Verwaltungsbehörden oder besonderen Stellen, die mit staatlichen Machtmitteln ausgestattet sind, die Befugnis zum Eingriff in die wirtschaftlichen Verhältnisse gegeben hat [26]. Die Wirtschaft hat dem Volke die höchsten und besten Lebensbedingungen zu verschaffen, und der freie Wettbewerb hat daher nur so lange Berechtigung, als er dem Wohle des Volksganzen dient und nicht nutzlos Werte verbraucht, die dem Volke

---

[22] Zuerst unter der Regierung der preußischen Könige Friedrich I. und Friedrich Wilhelm I.

[23] Huber: Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 1.

[24] Koenigs: Verkehrspolitik S. 2; Die Eisenbahnen Nordamerikas sind hierfür ein bezeichnendes Beispiel. Vgl. Merkert in ZVMEV 1937, S. 751.

[25] Vgl. Hitler: Proklamat. d. Führers a. d. Reichsparteitag 1937 in VB vom 8. 9. 37 Nr. 251, S. 9.

[26] Huber: Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 3.

bei einheitlicher Wirtschaftsführung erhalten bleiben würden. Die Worte des Führers von der „verpflichteten Volkswirtschaft“ [27] gelten für die Verkehrswirtschaft naturgemäß in besonders hohem Maße. Die Regelung des Verkehrswesens durch Gesetz hat sich überall als notwendig erwiesen. Darüber hinaus haben sich viele Staaten des Betriebes von Verkehrsunternehmungen angenommen. So hat sich erst in neuester Zeit in Frankreich der Staat am Betrieb der französischen Bahnen in größerem Umfange beteiligt; durch ein Abkommen zwischen der Regierung einerseits und den fünf großen Eisenbahngesellschaften andererseits hat er 51 v. H. des Aktienkapitals übernommen [28]. In England ist das Privatbahnsystem am reinsten erhalten geblieben, obwohl auch dort staatliche Beteiligung gefordert und während des Krieges vorübergehend verwirklicht worden ist [29].

Hieraus erhellt, daß der Verkehr nicht nur die Neigung zur Monopolbildung hat, sondern daß der Staat sich seiner annehmen muß, sobald es gilt, die verschiedensten Gebiete des öffentlichen Lebens zu erfassen. Daher ist die einheitliche Leitung des Verkehrs durch den Staat weder nur eine rechtliche, noch eine rein volkswirtschaftliche Angelegenheit, sondern eine politische [30]; und zwar ist sie in erster Linie eine verkehrs- und wirtschaftspolitische, darüber hinaus aber auch in besonderem Maße eine staats- und wehrpolitische Angelegenheit. Da die Staatsführung bei der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben sich in hervorragendem Maße der Gesetzgebung bedient, ist die Führung des Verkehrs schließlich eine rechtspolitische Angelegenheit. Aus diesem Grunde mag den Ausführungen über die bestehende Rechtslage in dieser Abhandlung auch ein Ausblick auf die rechtspolitischen Aufgaben im Eisenbahnrecht folgen dürfen.

c) Formen des staatlichen Einflusses.

Der Staat kann sich nun auf verschiedene Weise des Verkehrs annehmen. Er kann sich darauf beschränken, durch die Gesetzgebung die in privater Hand befindlichen Unternehmungen zu leiten, kann

[27] Hitler: Proklamat. VB v. 8. 9. 37, S. 9.

[28] Die fünf alten bisher privaten Gesellschaften — Nordbahn, Ostbahn, Orléans-Eisenbahn, Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn und Südbahn — besitzen die restlichen 49 v. H. Eine völlige Verstaatlichung ist somit zwar noch nicht erfolgt, aber für die Zukunft zu erwarten. Vgl. Die Neuordnung im französischen Eisenbahnwesen in ZVMEV 1937, S. 710 (Abkommen vom 31. August 1937).

[29] Acworth: bei Wehrmann, Stimmen aus verschiedenen Ländern über die Verstaatlichung der Eisenbahnen in: Arch. f. Eisenbahnw. 1913, H. 4, S. 925 ff. und ZVMEV 1937, S. 714.

[30] Vgl. Reichsminister Ohnesorge am 23. X. 1937 auf dem Beamtentag in München, VB vom 24. X. 37 Nr. 297 S. 2.

Unter politischer Angelegenheit soll hier verstanden werden, daß diese für das öffentliche Leben und Handeln des Staates von erheblicher Bedeutung ist. Vgl. Helfritz, Allgem. Staatsrecht, S. 7.

sich aber auch selbst als Unternehmer an der Verkehrswirtschaft beteiligen. Hier kann er nun einer selbständigen oder unselbständigen öffentlichen Anstalt Hoheitsrechte übertragen[31] und je nach deren Umfang ihr und damit sich selbst eine Monopolstellung im Rechtssinne einräumen. Er kann aber auch ein Staatsmonopol durch Körperschaften des öffentlichen Rechts ausüben lassen oder private Unternehmungen zu Trägern öffentlicher Verwaltung machen[32].

Die rechtliche Stellung eines solchen Monopolträgers richtet sich zunächst nach dem Umfange der ihm übertragenen hoheitlichen Gewalt[33]. Denn dieser ist maßgebend dafür, ob der Monopolinhaber dem öffentlichen Recht unterstellt ist. Sofern dies nicht der Fall ist, dem Monopolinhaber also kein wesentliches Stück öffentlicher Gewalt übertragen ist, kann er nur Einzelperson oder juristische Person des privaten Rechts sein. Dieser Fall ist selten, da der Staat demjenigen, zu dessen Gunsten er den Wettbewerb beschränkt, gleichzeitig meist hoheitliche Befugnisse verleiht[34].

Ein Verband, dem vom Staat Befugnisse und Aufgaben hoheitlichen Inhalts übertragen sind, steht als „Körperschaft des öffentlichen Rechts“[35] auf dem Boden dieses Rechtes. Diese Bezeichnung kann dem Verbande bei der Verleihung ausdrücklich beigegeben werden[36]. Ob sie sonst auf einen Personenverband anzuwenden ist, richtet sich nach dem Übergewicht staatspolitischer gegenüber wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten bei der Monopolverleihung[37]. Die Zuerkennung der öffentlichrechtlichen Persönlichkeit umfaßt auch die Begründung der privatrechtlichen Rechtsfähigkeit.

Dem beliehenen Privatunternehmer sowohl, als auch der öffentlichrechtlichen Körperschaft verleiht der Staat entsprechend mehr oder minder umfangreiche Hoheitsrechte. Durch die Konzession wird zwar der privaten Unternehmung, ohne daß sie juristische Person des öffentlichen Rechts wird, staatliche Verwaltungstätigkeit übertragen, auf die der Staat selbst verzichtet. Diese Beleihung bedeutet aber nicht gleichzeitig die Verleihung eines ausschließlichen monopolartigen Rechts[38].

---

[31] Huber in: ZAkDR 1937 S. 325.

[32] Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht S. 52 u. 53. v. Köhler, Grundlehren des Deutschen Verwaltungsrechts 1935, S. 144 u. 326.

[33] Fleiner, a. a. O. S. 104 ff.; Huber: Wirtsch.-Verw.-Recht, S. 46 ff.

[34] Fleiner, a. a. O. S. 341; Huber, Wirtsch.-Verw.-R. S. 47 u. 53.

[35] über die Abgrenzung des Begriffs von dem des beliehenen privaten Unternehmens vgl. Huber, a. a. O. S. 48; Gierke: Deutsches Priv. Recht I S. 620.

[36] So für die Körperschaft des öffentlichen Rechts „Reichsautobahnen“ durch § 1 des Gesetzes vom 27. 6. 1933 u. § 1 der Ersten DVO vom 7. 8. 1933; vgl. auch Gierke, a. a. O. S. 619.

[37] Huber, a. a. O. S. 48.

[38] Vgl. v. Köhler, S. 146.

Der Staat überträgt aber auch Verwaltungsaufgaben einer öffentlichrechtlichen Anstalt. Unter diesem Begriff[39] wird ein technisch zu einer Einheit zusammengefaßter Bestand von Personen und Mitteln verstanden, der vom Staate oder einer Gemeinde ins Leben gerufen und mit der Wahrnehmung bestimmter Verwaltungsaufgaben betraut ist. Die öffentliche Anstalt ist bestimmt, dauernd einem öffentlichen Zwecke zu dienen. Ihr Recht bildet einen Bestandteil der öffentlichen Rechtsordnung. Sie kann entweder eigene Rechtspersönlichkeit besitzen, also selbständige öffentliche Anstalt sein oder nur einen Teil der allgemeinen Verwaltungstätigkeit des Staates bilden, dann ist sie eine unselbständige Anstalt und besitzt keine eigene Rechtspersönlichkeit. Dieser Fall ist bei der Deutschen Reichspost gegeben. Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts werden durch ihre Organe tätig[40]. Die Organe der staatlichen Anstalten, der „Dienstherren“[41], sind insoweit auch Organe des Staates selbst, als die betreffende Anstalt keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt. Daher sind die Postbeamten Organe des Reiches als Träger der Anstalt, die Reichspost selbst ist nicht rechts- und auch nicht parteifähig[42]. Hat eine öffentliche Anstalt aber eigene Rechtspersönlichkeit, so hängt die Stellung ihrer Organe zum Staate selbst davon ab, ob ihnen von diesem unmittelbare Organschaft[43], d. h. die Fähigkeit für die Verbandsperson „Staat“ rechtlich erhebliche Handlungen mit unmittelbarer Wirkung vorzunehmen, verfassungsmäßig verliehen ist[44].

Bei der Bedeutung, die dem Verkehr beigemessen wird, nimmt es nicht wunder, daß der Staat denjenigen Unternehmen, die Verkehr betreiben, hoheitliche Rechte in größerem Umfange überläßt und sie zu Körperschaften des öffentlichen Rechts oder auch zu öffentlichen Anstalten macht und ihnen gleichzeitig eine Monopolstellung verleiht und daß er sich selbst als Unternehmer am Verkehr beteiligt.

C. Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn.

1. Die Entwicklung des Betriebsmonopols.

Die heutige Stellung der Deutschen Reichsbahn in Recht und Wirtschaft ist das Ergebnis einer über hundertjährigen Entwicklung

---

[39] Fleiner, S. 321 ff.; v. Gierke: Privatrecht I, S. 635 ff.

[40] v. Gierke, Privatrecht I, S. 496 ff. (§ 65); Helfritz: Die Vertretung der Städte, S. 29 ff.

[41] Laforet, a. a. O. S. 108.

[42] v. Köhler, S. 319; Fleiner, a. a. O. S. 123; Ohneforge in ZAkDR 1937, Heft 13.

[43] Helfritz: Die Vertretung der Städte, S. 41.

[44] ebenda S. 42.

des deutschen Eisenbahnwesens. Ein Rückblick auf diese Geschichte, in deren Verlauf das Eisenbahnwesen und das Eisenbahnrecht einem steten Wandel unterlagen, gibt daher gleichzeitig Aufschluß über die rechtliche Entwicklung des Betriebsmonopols der Reichsbahn, die heute das größte einheitlich geleitete Verkehrsunternehmen der Welt ist[1]. Hierbei wird stets berücksichtigt, inwiefern jeweils Betriebsmonopole bestanden und welche rechtliche Bedeutung diese gehabt haben. Andererseits soll die Wiedergabe der zeitlichen Entwicklung im Rahmen der Arbeit nur auf das Notwendigste beschränkt werden.

Nachdem am 27. September 1825 in England der erste Eisenbahnbetrieb eröffnet worden war, begann man in Deutschland auf dieses neue Verkehrsmittel aufmerksam zu werden[2]. Es ist das unsterbliche Verdienst Friedrich Lists, auf die Bedeutung der Eisenbahnen für Gesamtdeutschland hingewiesen zu haben zu einer Zeit, als in Deutschland noch keine Eisenbahn gebaut war[3]. Im Jahre 1833 hatte er bereits ein allgemeines deutsches Eisenbahnsystem[4] unter großdeutschen Gesichtspunkten entworfen, zu dessen Errichtung es wegen der Zersplitterung Deutschlands in Einzelstaaten nicht gekommen ist.

a) Das Privatbahnsystem. 1835—1849.

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth eröffnet. Dennoch dauerte es geraume Zeit, bis sich die einzelnen Staaten des Eisenbahnwesens annahmen. Da man ein Bedürfnis nach Eisenbahnen nicht anerkannte, war vorerst, besonders bei der preußischen Regierung, trotz Anträgen und Anregungen keine Neigung zum Bau von Staatseisenbahnen vorhanden[5]. So wurde der Eisenbahnbau zunächst von Privatunternehmen betrieben. Damit ergab sich für den Staat die Aufgabe, die jenen zu gewährenden Rechte und mit Rücksicht auf das Gemeinwohl aufzuerlegenden Pflichten zu bestimmen. Während sich der Staat zunächst mit der Anwendung der bisherigen Vorschriften des Wegerechts begnügte[6], machte sich das Bedürfnis nach gesetzlicher Regelung des Eisenbahnwesens immer stärker geltend. Von den Hauptmängeln seien hier nur das Fehlen einer Gewährleistungspflicht für gesunde finanzielle Begrün-

---

[1] Dorpmüller in ZAkDR 1936, S. 892.

[2] Goethe: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde. Unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun". 23. Oktober 1828. Vgl. Eckermann, Gespräche mit Goethe, Band II, S. 589.

[3] Friedrich List: über ein Sächs. Eisenbahnsystem als Grundlage eines Allgem. Deutsch. Eisenbahnsystems, 1833, bes. S. 2 u. 6.

[4] Beachtenswert ist die Ähnlichkeit der Streckenführung des Listschen Systems im Vergleich zu den neuen Reichsautobahnen.

[5] Gleim: Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, 1893, S. 21.

[6] Derselbe, ebenda; Fritsch, Handb. d. Eisenb. Gesetzgebung, 1930, S. 69, Anm. 1.

dung des Unternehmens, der Mangel eines Enteignungsrechts sowie jeglicher aktienrechtlicher Vorschriften genannt. Diese und verschiedene andere Gründe, darunter auch das Fehlen einer Haftungsgrundlage für Schäden beim Betriebe führten zum Erlaß des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Da bis dahin in Preußen das Postregal bestand [7], bildete die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post einen wesentlichen Gegenstand dieses Gesetzes. § 36 des Preußischen Eisenbahngesetzes (PrEG) hob das Postregal auf „soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nötig" war, wobei der Postverwaltung die Berechtigung zur Benutzung der Eisenbahn zu ihren Beförderungszwecken vorbehalten blieb. Dafür hat jede Eisenbahngesellschaft die dem Postzwange [8] unterliegenden Güter zu befördern [9]. Kann zwar von einem Monopol der Eisenbahn zu jener Zeit noch nicht gesprochen werden, so erhellt doch andererseits, daß die Bahnen bereits 3 Jahre nach ihrer Einführung sich eine sehr wesentliche Stellung im Verkehr erobert hatten.

Die Bedeutung des preußischen Eisenbahngesetzes, das zu einer Zeit geschaffen wurde, in der die Entwicklung des Eisenbahnwesens noch nicht abzusehen war [10], ist daraus ersichtlich, daß es zum Teil heute noch Geltung hat. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es seinerzeit nur für Privatbahnen geschaffen wurde, wenn auch gemäß § 42 PrEG sich der Staat vorbehielt, das Eigentum an einer Bahn mit allem Zubehör gegen Entschädigung zu erwerben. Erwähnenswert ist die mit der zum Bau einer Bahn erforderlichen Konzession (§ 1 PrEG) Hand in Hand gehende Bau- [11] und Betriebspflicht [12]. Rechtlich waren also damals die Eisenbahnunternehmungen noch mit der Konzession beliehene private Unternehmer. Die ihnen übertragene Hoheitsgewalt war nicht so umfangreich, daß man von ihnen als öffentlichrechtlichen Körperschaften hätte sprechen können.

---

[7] Vgl. Koenigs in VTW 1936, S. 617.

[8] Der Postzwang (§ 1 Post-Ges.) erstreckt sich auf die entgeltliche Beförderung von

a) verschlossenen Briefen (Fern u. Ortsverkehr),

b) Zeitungen politischen Inhalts, die öfter als einmal wöchentlich erscheinen (Fernverkehr).

[9] Ursprünglich unentgeltlich (§ 36 PrEG), jetzt nach dem Ges. v. 20. 12. 1875 gegen Vergütung. Vgl. Fritsch, Handbuch, S. 530.

[10] Es mag dahingestellt bleiben, ob der Gesetzgeber mit Weitblick die spätere Bedeutung der Eisenbahnen erkannt und danach ihr Recht geregelt hat (vgl. Dorpmüller in ZAkDR 1936, S. 892), oder ob lediglich das Mißtrauen gegen das neue Verkehrsmittel Anlaß zur peinlich genauen Regelung der Staats- und privaten Belange gewesen ist (vgl. Gleim, a. a. O. S. 25).

[11] § 51 PrEG, vgl. dazu auch Gleim, a. a. O. S. 158.

[12] Gleim, a. a. O. S. 63; Fritsch, Handb. S. 71 Anm. 7.

b) Das gemischte System.

Der preußische Staat selbst begann mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen erst im Jahre 1849, nachdem das anfängliche Mißtrauen der Überzeugung gewichen war, „daß eine Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen untereinander mittels umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender Eisenbahnen ein dringendes Bedürfnis des Landes und daher vom Staate zu fördern sei“ [13]. Das rasch anwachsende Bahnsystem, nunmehr nicht wie anfangs ein Privat- sondern ein „gemischtes System“ [14], ließ die Eisenbahnen in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ständig steigen.

Aus der Erkenntnis heraus, daß weitgehende Einheitlichkeit in der technischen Anlage unbedingte Voraussetzung für volle Ausnutzung der Eisenbahnen war, wurde im Jahre 1847 der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen [15] gegründet, aus dem der heutige Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hervorgegangen ist. Der Tätigkeit dieses Vereins sind wichtige Normen des Eisenbahnrechts sowie die Grundsätze für die eisenbahnrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches und die Eisenbahnverkehrsordnung zu verdanken. Alle diese Normen sind als einzelne Schritte zur vorerst technischen Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in Deutschland zu werten. Hier zeigt sich auch wieder recht deutlich die Neigung des Verkehrs zur Zusammenschließung. Das Eisenbahnwesen war binnen kurzem so angewachsen, daß „vielfach Klage aus der Mitte des Handelsstandes über den Mißbrauch des natürlichen Monopols der Eisenbahnen“ laut wurde. Mit dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch vom 24. Juni 1861 wurde schließlich dieser Mißstand im Sinne von Handel und Eisenbahn abgestellt [16].

c) Reichsbahnbestrebungen.

Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch ist das erste Gesetz, welches Eisenbahnfrachtrecht für ganz Deutschland einheitlich regelt. Als solches ist es Wegbereiter für die Verfassung des Norddeutschen Bundes und des späteren Deutschen Reiches. Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 unterwarf das Eisenbahnwesen mit Rücksicht auf den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches. Auf Grund dieses Artikels erging unter dem 7. Juni 1871 das Reichs-

---

[13] Gleim, a. a. O. S. 27.

[14] Gleim, ebenda, S. 28.

[15] Hervorgegangen aus dem ein Jahr älteren „Verband preußischer Eisenbahndirektionen“. Vgl. Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, S. 17.

[16] Gleim, a. a. O. S. 32.

haftpflichtgesetz (Haftpfl.Ges.) und am 27. Juni 1873 das Gesetz, durch welches ein Reichseisenbahnamt als Zentralaufsichtsbehörde geschaffen wurde. Aufgabe des letzteren sollte die Schaffung eines Reichseisenbahngesetzes sein, wozu es jedoch damals nicht gekommen ist [17].

Ganz besonders hatte sich Bismarck für die Schaffung der Reichseisenbahnen eingesetzt. Er fand,

> „daß die Gerechtigkeit gegen das Reich es erforderte, eine stärkere Konzentration der Eisenbahnverwaltung, -Gesetzgebung und -Leitung, zunächst dem Reiche anzubieten. Erst wenn das Reich es ablehnt, sich damit zu befassen", werde er „den preußischen Staat als den größten berufen sehen, eine feste Führung in der nationalen Eisenbahnpolitik auf eigene Rechnung zu übernehmen" [18]. Denn nach seiner Ansicht „ist jede Eisenbahn in ihrem Bezirk, sobald sie praktisch eingerichtet, ein Monopol, es kann niemand gegen sie aufkommen, jede andere Verkehrsanstalt muß eingehen" [19].

Das großzügige Eisenbahnprojekt des Kanzlers scheiterte am Widerstande der Länder Bayern, Sachsen und Württemberg [20]. Mit doppeltem Eifer verstaatlichte nun Preußen seine Bahnen und brachte im Jahre 1876 die sogenannte Tarifreform [21] zustande. Mit der von Bismarck und Maybach durchgeführten Verstaatlichung kam in Preußen der Staatsbahngedanke [22] zum Durchbruch und endgültigen Sieg. Die anderen Länder besaßen zum Teil bereits das Staatsbahnprinzip oder führten es bald ein [23].

Die Staatsbahnen der Bundesländer besaßen keine eigene Rechtspersönlichkeit. Sie waren vielmehr als „Regiebetriebe" rechtlich unselbständige öffentliche Anstalten, da sie als Zusammenfassung von Personen und Sachen dem öffentlichen Zwecke des Verkehrs dienten und hierzu vom Staat ins Leben gerufen waren.

Blieb somit der Schwerpunkt der Eisenbahnaufsicht noch bei den Einzelstaaten, so war gegen Mitte der achtziger Jahre jedenfalls die Verstaatlichung zum größten Teil durchgeführt. Mit der Wandlung

---

[17] Einzelheiten bei Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 19.

[18] Bismarck, Reden, herausg. v. Ph. Stein, Bd. 7 S. 51. (Landtag 23. 3. 1878).

[19] Bismarck, a. a. O. Bd. 9, S. 77 (Reichstag 14. 6. 1882).

[20] Krueger: Zur Geschichte des Bismarckschen Eisenbahnprojekts vom Jahre 1876, Berlin 1909, S. 32.

[21] Bismarck, Reden Bd. 6 S. 208 (Landtag 26. 4. 76).

[22] v. Eltz in: ZADR 1936 S. 845.

[23] Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl. 1931, S. 211;
Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen 1935, S. 28.

zum Staatsbahnprinzip war auch in Preußen für den Staat die Aufgabe und die Möglichkeit gegeben, wirtschaftlich benachteiligte Gegenden durch Bahnbau zu erschließen, wo etwaiger Verlust mit Gewinnen der Überschußbetriebe ausgeglichen werden konnte[24]. War der Staat auch nicht im Besitz aller Bahnen, so hatte er dennoch nunmehr ein weitgehendes tatsächliches Betriebsmonopol mit rechtlichem Einschlag, ein tatsächliches, weil niemandem Bau und Betrieb von Bahnen — unter den alten Voraussetzungen des PrEG — untersagt war, mit rechtlichem Einschlag insofern, als er an die Erteilung einer Konzession gebunden war.

Bis zum Weltkriege führten sieben deutsche Bundesstaaten mit eigenen Staatseisenbahnen — Preußen und Hessen seit 1896 gemeinschaftlich — ihre selbständige Verkehrspolitik.

d) Entstehung kleinerer Bahnen.

Nachdem das Netz der hauptsächlichsten Bahnen vollendet war, ergab sich naturgemäß die Aufgabe, mittels kleiner Nebenlinien und Anschlußgleise für industrielle und landwirtschaftliche Betriebe das ganze Land zu erschließen.

Das PrEG setzte gewisse Bedingungen voraus, ohne deren Erfüllung eine Bahn keine „Eisenbahn“[25] im Sinne des Gesetzes war. Bei der Verstaatlichung beschränkte sich in Preußen der Staat auf das Netz der für den Verkehr wichtigeren Linien, während der Bau der weniger wichtigen Strecken der privaten Hand überlassen wurde. Den privaten Unternehmern war es oft nicht möglich, für ihre kleinen Betriebe die Bedingungen[26] des PrEG und der auf dem Boden dieses Gesetzes erwachsenen Normen zu erfüllen. Sie mußten entweder ihre Bahnen nach den Bestimmungen und Richtlinien des PrEG bauen und betreiben, was bei dem zu erwartenden geringen Verkehr zu kostspielig geworden wäre oder auf jedes Recht[27] als Eisenbahnunternehmer verzichten[28].

Infolge dieses Mißstandes wurden derartige „Lokal- oder Kleinbahnen“ bis 1880 gar nicht und bis zum 1. Oktober 1892 nur in einer Gesamtlänge von 145,3 km[29] gebaut, sodaß die Entwicklung der letzten Verästelungen des Eisenbahnverkehrs besonders in Gegenden

[24] v. Eltz: Der Staatsbahngedanke im Eisenbahnrecht. In: ZAkDR 1936 S. 845 (vgl. auch S. 9 d. Arb.).

[25] Fritsch, Handbuch S. 70 Anm. 2; Waechter, Die Kleinbahnen in Preußen, Berlin 1902, S. 9.

[26] Vornehmlich technischer Art: Ausrüstung der Strecken, Sicherheitsanlagen, Spurweite, Kurvenhalbmesser u. ähnl. Vgl. dazu Ausf. Anw. vom 13. Aug. 1898 zum KlbG (EV.Bl. 225, VV II, 177) zu § 9, abgedr. bei Waechter, S. 225 ff. und Fritsch, Handbuch S. 109.

[27] z. B. Enteignungsrecht, Abgabefreiheit usw., vgl. Waechter, a. a. O.

[28] Dorpmüller, a. a. O. S. 893; Waechter, a. a. O. S. 9.

[29] Waechter, S. 17.

geringerer Nachfrage nicht mit der des eigentlichen Eisenbahnnetzes Schritt hielt.

Zur Förderung der Kleinbahnen, wie die dem PrEG nicht unterliegenden Bahnen[30] genannt wurden, erging am 28. Juli 1892 das Preußische Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen (KlBG)[31]. Innerhalb der nächsten 9 Jahre stieg die Zahl der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen[32] auf 201 mit einer Gesamtlänge von 5871,3 km[33].

Das Preußische Kleinbahngesetz wurde vorbildlich für die Kleinbahngesetze Badens (1900), Mecklenburg-Schwerins (1898) und Oldenburgs (1902)[34].

Die einzelnen Staaten besaßen nach Durchführung der hauptsächlichsten Verstaatlichung für den Verkehr auf den Hauptbahnen nach wie vor ein tatsächliches Betriebsmonopol, da die Kleinbahnen zu den Staatsbahnen nicht in Wettbewerb traten, ihnen vielmehr Zubringerdienste leisteten. Den Binnenwasserstraßen blieb die Beförderung derjenigen Güter überlassen, die einen billigeren Transport auf Kosten der Beförderungsdauer vertragen konnten. Somit machten andere Verkehrsmittel den Eisenbahnen in bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit den Vorrang nicht streitig. Da aber den Privatunternehmern der Bau und Betrieb von Eisenbahnen auch jetzt nicht zu Gunsten des Staates untersagt wurde, konnte nur von einer tatsächlichen, nicht aber von einer gesetzlichen Monopolstellung der Staatsbahnen[35] gesprochen werden.

Bis zum Weltkriege sind wesentliche Änderungen in der rechtlichen Gestaltung des Eisenbahnwesens nicht eingetreten. Die Notwendigkeit einheitlicher Führung der deutschen Eisenbahnen erwies sich in hervorragendem Maße im Kriege, in welchem die deutsche Eisenbahn ungeheure Leistungen vollbracht hat[36].

---

[30] § 1. KlBG.

[31] Näheres über Gründe und Entstehung des Kleinbahngesetzes bei Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 22; Gleim: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892, Berlin 1907 S. 16—39; Waechter, a. a. O. S. 9 ff.

[32] Das sind die Bahnen, welche Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem PrEG konzessionierten Nebenbahnen nähern. Vgl. Waechter, S. 16. Dem PrEG unterlagen früher auch die Straßenbahnen, für die jetzt die Gesetze vom 26. 9. 06 und vom 4. 12. 34 gelten.

[33] Waechter, S. 22; im Jahre 1932 gab es in Deutschland 9897 km Kleinbahnen (vgl. Koenigs: Verkehrspolitik S. 5).

[34] Dorpmüller: Die nicht reichseigenen Schienenbahnen Deutschlands und die Reichsbahn. In ZAkDR, S. 892/893, 1936.

[35] Vgl. Kittel: Die Einheit der deutschen Eisenbahnen als Grundlage einer gesamtdeutschen Verkehrspolitik in: VtW. 1936, S. 611.

[36] Vgl. Marquardt: Wie ist die neuzeitliche Weiterentwicklung der Schienen-Straßen-Wasserstraßen- und Luftwege als gemeinsames Verkehrs-

e) Vereinigung der Staatsbahnen zur Reichsbahn.

Die langersehnte Vereinigung der Staatsbahnen unter Führung des Reiches wurde durch Artikel 89 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 (RV 19) verfassungsmäßig festgelegt. Tatsächlich ist sie auf Grund des Staatsvertrages vom 31. März 1920 ein Jahr vor dem durch Artikel 171 RV 19 festgesetzten äußersten Termin, nämlich am 1. April 1920, durchgeführt worden. Das nun überflüssig gewordene Reichseisenbahnamt wurde zu gleicher Zeit aufgelöst [37]. Im Recht der nicht reichseigenen Bahnen hat indessen die Nachkriegszeit keine wesentlichen Änderungen gebracht.

Das Reich wurde Eigentümer der Staatsbahnen, während es gemäß Artikel 95 RV 19 die Aufsicht über die nicht von ihm verwalteten Eisenbahnen behielt [38]. Am 12. Februar 1924 wurde das „Unternehmen deutsche Reichsbahn" [39] als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen mit juristischer Persönlichkeit unter Verringerung der Rechte von Reichstag, Reichsrat und Finanzverwaltung gegründet [40]. Während die früheren Staatsbahnen als öffentlichrechtliche Anstalten gegenüber Staatsverwaltung und Reichsfinanzen nicht selbständig waren, wurde hierdurch der Reichsbahn aus finanzpolitischen Gründen die Eigenverwaltung verliehen, sodaß sie als öffentlicher Betrieb abweichend von den für die öffentliche Verwaltung geltenden Grundsätzen wie ein besonderes kaufmännisches Unternehmen geführt werden konnte [41].

Die Verselbständigung von Staatsbahnen in wirtschaftlicher Hinsicht lag ohnehin im Zuge der Zeit. Sie ist in verschiedenen Formen auch in anderen Staaten vorgenommen worden [42].

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn wurde bereits am 30. August 1924 durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft abgelöst, die auf Grund des Dawesplanes für 11 Milliarden Mark Reparations-Schuldverschreibungen verpfändet wurde [43]. Durch vier ausländische

---

problem in seiner wehrpolitischen Bedeutung zu bewerten? in Wissen und Wehr, Jg. 1937, S. 550.

[37] Sarter-Kittel, S. 211.

[38] Vgl. Reichsverfassung 1871, Art. 4 Ziff. 8.

[39] Hierüber eingehend: Sarter-Kittel, S. 215 ff.

[40] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 26.

[41] Fleiner: Institutionen S. 122.

[42] In doppelter Form: 1. bei Privatbahnländern (USA, England, bisher Frankreich) durch verstärkte Staatsaufsicht, 2. in Staatsbahnländern durch Befreiung von der Bindung an Staatsfinanzen und -verwaltung.

Italien, 17. VII. 07; Schweiz, 1. II. 23; Oesterreich 19. 7. 23; Rumänien 13. 6. 25; Belgien, 23. 7. 26; Ungarn, 6. 12. 24; Griechenland, 21. 9. 26; frz. Staatsbahnen, Brit. Indien, Kanada und Chile, vgl. Sarter-Kittel, S. 216.

[43] Einzelheiten bei Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 27 und ders. Handb, S. 21.

Mitglieder des Verwaltungsrates, einen Eisenbahnkommissar und einen internationalen Schiedsrichter wurde auf die Gesellschaft zur Sicherung der Reparationsforderung starker ausländischer Einfluß ausgeübt. Nachdem 1929 auf der Haager Konferenz die Reparationsfrage aufgerollt worden war, erfolgte am 13. März 1930 auf Grund des Youngplanes die gesetzliche Änderung des Reichsbahngesetzes (RbG)[44].

Nach diesem Gesetz war die Gesellschaft äußerlich eine Aktiengesellschaft, als solche eine juristische Person, deren Stammaktien sämtlich in der Hand des Reiches waren, das aber den Betrieb nicht selbst führte. Das RbG ist in der Fassung von 1930, durch welche hauptsächlich die ausländische Kontrolle verringert wurde, bis zum 10. Februar 1937 maßgebend für die rechtliche Bedeutung der Reichsbahn gewesen und ist dies, soweit es nicht durch das neue Gesetz aufgehoben ist, auch heute noch. Letzteres beseitigte die Gesellschaftsbezeichnung der Deutschen Reichsbahn[45], welche nunmehr Verwalter des „Sondervermögens des Reiches" mit eigener Wirtschaftsführung ist. Da ohnehin der Staat Alleininhaber der Stammaktien ist und die Vorzugsaktien in Wirklichkeit Anleihepapiere sind[46], machte die Umwandlung der äußeren Form der Deutschen Reichsbahn keine Schwierigkeiten.

Durch Verordnung vom 17. März 1938 (RGBl. I S. 252) und durch Gesetz der österreichischen Landesregierung wurde nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" (ÖBB) aufgelöst und ihr Betrieb der Reichsbahn als ihrer Rechtsnachfolgerin übertragen. Der Wirtschaftskörper ÖBB hatte bis dahin das Vermögen ähnlich der alten Reichsbahngesellschaft vom Bundesvermögen getrennt bewirtschaftet, das nunmehr in Übereinstimmung mit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 zum Sondervermögen des Reiches gehört.

2. Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn und ihre Rechtsstellung in der Verwaltung.

a) Selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts.

Seit dem 10. 2. 1937 ist die Deutsche Reichsbahn, nachdem der Führer sie de facto bereits von ihren internationalen Bindungen be-

[44] Näheres bei Sarter-Kittel, S. 218.

[45] Nach Art. 2 Ziff. 1 Satz 1 des Ges. v. 10. 2. 37 führt sie den Namen Deutsche Reichsbahn (RGBl. II S. 47). War die alte Gesellschaft auch keine eigentliche Handelsgesellschaft, so stand sie doch bis 1937 dem Reich als selbständige juristische Person gegenüber. Vgl. Kittel: Der Neuaufbau der Dt. Reichsbahn nach dem Ges. v. 10. 2. 37 in ZVMEV 1937, S. 356.

[46] Dorpmüller: Die deutsche Verfassung der Reichsbahn in ZAkDR 1937, S. 163; Kleinmann, Wirtschaftliche Gegenwartsfragen der deutschen Reichsbahn in VtW. S. 43.

freit hatte[47], de iure ihrer Gesellschaftsform entkleidet worden. Sie verwaltet das Vermögen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmete Reichsvermögen nach den Vorschriften des RbG als Sondervermögen des Reiches[48]. Hieraus ergibt sich die Gliedstellung[49] und im wesentlichen die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn.

Die frühere Reichsbahngesellschaft war ein rechtliches Gebilde, welches sich nicht ohne weiteres in die üblichen Begriffe einordnen ließ[50].

Einerseits war man sich klar darüber, daß die Reichsbahngesellschaft zwar die äußere Form einer Privatrechtsgesellschaft besaß, tatsächlich aber nicht eine solche war[51]. Ihre hoheitlichen öffentlichen Aufgaben waren immerhin so bedeutend, daß man die damalige Reichsbahngesellschaft als Mischform zwischen einer juristischen Person des Privatrechts und des öffentlichen Rechts bezeichnete[52]. Diese Bezeichnung mochte insofern treffend sein, als sie die Form beschreibt. Dem Inhalte nach überwog die öffentlichrechtliche Bedeutung bei weitem die privatrechtliche[53]. Dieser Tatsache ist auch in der Wissenschaft und Rechtsprechung weitgehend Rechnung getragen worden[54]. Jedoch bestand keine Einhelligkeit darüber, ob die Gesellschaft, die auf Grund ihrer Satzung eigene Rechtspersönlichkeit besaß, nun als Körperschaft des öffentlichen Rechts oder als öffentlichrechtliche Anstalt anzusehen war.

Für die Annahme, die Reichsbahngesellschaft sei eine öffentlichrechtliche Anstalt des Reiches gewesen[55], ist anzuführen, daß sie ein besonderes Zweckvermögen des Reiches verwaltete[56] und hierfür mit einem sehr großen Maß von hoheitlichen Befugnissen ausgestattet war. Auch bekleideten ihre Beamten eine Stellung, die derjenigen der unmittelbaren Reichsbeamten fast gleichgestellt war, sie wurden als

---

[47] Dorpmüller in ZAkDR 1937, Heft 6.

[48] Art. 2 Ziff. 3 des Ges. v. 10. 2. 37.

[49] Kleinmann in VtW. 1937 S. 44.

[50] Fritsch, Eisenbahnrecht S. 193 ff.

[51] Reschke, a. a. O. S. 7; Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 193, 194.

[52] Janz: Zur Frage der Rechtsstellung der Dt. Reichsbahnges. u. der Reichsbahnbeamten, in: Zeitschr. f. Rechtspfl. in Bayern, 1926, S. 217.

[53] Dies trat insbesondere in den §§ 2, 17, 19, 23 u. 37 RbG, die die Wahrung öffentlicher Interessen der Reichsbahn und ihren Beamten zur Pflicht machen, in dem Personalrecht der Gesellschaft und ihren hoheitlichen Befugnissen in Erscheinung.

[54] Vgl. die folgenden Anmerkungen.

[55] RG vom 19. 3. 26 (1 D 532/25 VII, 891); Reschke, S. 10; Fleiner, S. 125 nennt sie öffentliche Anstalt in Privatrechtsform; Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 194; Huber: Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 11; Laforet, S. 21 u. 34; v. Köhler, S. 313; Sarter-Kittel, S. 229; Köttgen, S. 111/112.

[56] §§ 1 Abs. 2 und 6 RbG.

mittelbare Reichsbeamte bezeichnet[57]. Die RV 19 spricht in Artikel 89 von der Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen als einheitliche Verkehrs a n s t a l t zu verwalten.

Die Einordnung der Reichsbahngesellschaft unter die üblichen Begriffe bot neben der neuartigen Organisationsform[58] auch noch deswegen Schwierigkeiten, weil „Anstalt" und „Körperschaft des öffentlichen Rechts" begrifflich nicht scharf abgegrenzt sind[59]. Man wird als wesentlichsten Unterschied beachten müssen, daß die Körperschaft des öffentlichen Rechts lediglich Personengemeinschaft, die öffentlichrechtliche Anstalt dagegen Zusammenfassung von Sachen und Personen zu bestimmtem öffentlichen Zweck ist. Dieser Unterschied mag auch dafür bestimmend gewesen sein, die alte Reichsbahngesellschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts zu bezeichnen[60].

Denn das Eigentümliche an der Gesellschaft war, daß die Bahnen sowie alles, was nach § 6 RbGes. zum Reichseisenbahnvermögen gehörte, Eigentum des Reiches blieb, über das die Gesellschaft im Rahmen einer ordnungsmäßigen Betriebsführung verfügen konnte. Somit war die Gesellschaft lediglich Personengesamtheit, die das Reichseisenbahnvermögen verwaltete. Wenn sie auch mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet war, so sprachen für die Annahme einer Körperschaft des öffentlichen Rechts neben ihrer Form als Gesellschaft, also Personengemeinschaft, ihre vom Reich unabhängige Verwaltung und insbesondere ihre selbständige Organbildung.

Es kann indes dahingestellt bleiben, ob die Reichsbahngesellschaft Anstalt oder Körperschaft war. Diejenigen Gründe, die die letztere Annahme rechtfertigen konnten, sind durch das Gesetz vom 10. 2. 37 beseitigt worden. Die frühere unabhängige Hauptverwaltung ist im Reichsverkehrsministerium aufgegangen (Art. 2 Ziff. 1). Die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn sind Reichsbehörden (Ziff. 1), ihre Beamten unmittelbare Reichsbeamte geworden (Ziff. 5). Die von der Reichsregierung bis dahin völlig getrennte Bildung ihrer Organe nach Vorschrift des § 17 der Gesellschaftssatzung ist der Wahrnehmung dieser Aufgabe durch den Reichsverkehrsminister und die leitenden Beamten gewichen (Ziff. 2). Die Organe der Reichsbahn sind jetzt gleichzeitig Organe des Reiches. Nach Art. 2 Ziff. 3 des Gesetzes vom 10. 2. 37 verwaltet die Deutsche Reichsbahn das Vermögen der Reichsbahn-

[57] Helfritz: Grundzüge des Beamtenrechts, S. 26; Sarter-Kittel, S. 231. Begründung zum RbG. 30 II Artikel 1 zu Ziff. 15.

[58] Fleiner, S. 122.

[59] Vgl. v. Köhler, S. 313; Gierke, Privatrecht I S. 619.

[60] Helfritz: Beamtenrecht, S. 26; RGZ 124, 104; Lassar: Reichseigene Verwaltung, S. 229; Janz: in Zeitschr. f. Rechtspfl. in Bayern 1926, S. 217; Fleiner, S. 122 und 347; Kittel in ZBMEV 1937, S. 357; Meißner-Kaisenberg, S. 242.

gesellschaft und das Vermögen des Reiches, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 30 als Sondervermögen des Reiches weiter; auch ist sie weiter selbständige juristische Person. Das Wesentliche an der Neuregelung ist aber, daß diese juristische Person dem Reich nicht mehr völlig unabhängig gegenübersteht, sondern daß ihre Organe auch Staatsorgane sind. Dies ist von gleicher praktischer wie rechtlicher Bedeutung. Praktisch ist die Einheit Reichsbahn-Reich hergestellt, rechtlich erscheint die Reichsbahn nunmehr als selbständige öffentlichrechtliche Anstalt des Reiches, denn sie ist, im Gegensatz zur Reichspost fähig, Träger privater wie öffentlicher Rechte und Pflichten zu sein.

Der Anstaltscharakter der heutigen Deutschen Reichsbahn kommt gerade darin zum Ausdruck, daß die Organe, durch welche sie handelt, seit dem Gesetz vom 10. 2. 37 nicht mehr unabhängig, sondern mit ihrer Handlungsfähigkeit in engere Grenzen eingeschlossen sind, indem sie nicht nur der Aufsicht und Mitwirkung des höheren Willensträgers[61] „Staat" unterworfen, sondern sogar mit diesen Organen personengleich sind.

b) Die Stellung der Organe.

Hier ist nicht der Ort, die verschiedenen Lehrmeinungen und Ansichten von der rechtlichen Natur des Staates und seiner Organe zu behandeln. Es soll daher hier lediglich zugrunde gelegt werden, daß — mag dies auch hin und wieder anders ausgedrückt worden sein[62] — Personengemeinschaften durch ihre Organe handeln[63]. Organ ist demnach eine Einzel- oder Gesamtperson, die durch die Verfassung des ihr übergeordneten Gemeinwesens berufen ist, selbständig als dessen Glied zu handeln[64]. Die Reichsbahnbeamten waren somit ohnehin stets Organe der Reichsbahn. Jetzt sind sie aber auch unmittelbare Reichsbeamte und daher Reichsorgane, soweit sie Funktionen des Reiches ausüben. Dies gilt besonders für die Reichsbahndirektions-Präsidenten bei Wahrnehmung der Bahnaufsicht[65]. Nicht immer werden Reichsbahnbeamte — besonders die unteren Dienstgrade — trotz ihrer Stellung als unmittelbare Reichsbeamte gleichzeitig unmittelbare Organe des Reiches sein. Dies wird vielmehr stets davon abhängen, ob zwischen ihnen und dem Reich noch ein übergeordnetes

---

[61] v. Gierke, Privatrecht I S. 642.

[62] Vgl. Helfritz: O. von Gierke und die neueste Lehre von der juristischen Staatsperson. In RVBl. 1935 S. 485 ff. und das dort angezogene Schrifttum.

[63] v. Gierke, Privatrecht I § 65, Helfritz, Die Vertretung der Städte III S. 29—48.

[64] v. Gierke, Labands Staatsrecht in: Schmollers Jb. (7. Jg. S. 42).

[65] Rechtsgrundlage § 40 RbGes.

Organ steht[66]. Und wenn es in Art. 2 Ziff. 1 des Gesetzes vom 10. 2. 37 von der Reichsbahn heißt: Ihre Dienststellen sind Reichsbehörden, so ist festzustellen, daß diese mittelbare Reichsorgane sind, da zwischen ihnen und dem Reich der Generaldirektor = Reichsverkehrsminister als übergeordnetes Organ steht. Die Deutsche Reichsbahn selbst wird als selbständige öffentlichrechtliche Anstalt nicht als Organ anzusehen sein, da sie rechts- und parteifähig ist, und selbst nur durch ihre Organe (Generaldirektor, stellvertretender Generaldirektor, Vorstandsmitglieder, Beamte) tätig werden kann. Diese sind aber personengleich mit Organen des Reiches[67].

c) Statio fisci.

Dies kommt auch in der Wirtschafts- und Finanzgebarung der Reichsbahn zum Ausdruck. Wie bereits erwähnt, ist das gesamte „Reichseisenbahnvermögen", nämlich das Vermögen der alten Gesellschaft und das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmete Reichsvermögen gemäß Art. II Abs. 3 des Gesetzes vom 10. 2. 37 „Sondervermögen des Reiches". Es kann daher jetzt von einem Reichsbahnfiskus, wegen der Einheit des Fiskus besser von einer statio fisci (Reichsbahn) gesprochen werden, die als Teil des Staatsvermögens in Gestalt der selbständigen Anstalt „Deutsche Reichsbahn" eigene Rechtspersönlichkeit empfangen hat[68]. Aus der Unteilbarkeit des Fiskus[69] erhellt für die Organe, daß der scheinbare Dualismus der übergeordneten Verbandspersonen Reichsbahn und Reich tatsächlich ebenfalls eine Einheit darstellt, die nicht mehr gespalten wird. Die Reichsbahnbeamten sind privatrechtlich[70] Verwalter der statio fisci und als solche gleichzeitig Organe einer selbständigen öffentlichrechtlichen Anstalt mit hoheitlichen Aufgaben, außerdem sind sie Organe des Reiches im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Befugnisse und Pflichten.

Die im Gesetz vom 10. 2. 37 gegebene Lösung ist insofern nicht ganz klar, als sie sowohl das Reich selbst — Sondervermögen —, als auch die selbständige Anstalt Reichsbahn als Träger der Rechte und Verbindlichkeiten zuläßt.

Eine zwingende Notwendigkeit, der Deutschen Reichsbahn die privat- und öffentlichrechtliche Selbständigkeit und damit die Eigen-

---

[66] Vgl. Helfritz: Vertretung der Städte, S. 42; v. Gierke, Labands Staatsrecht, Schmollers Jb. 7. Jg. S. 46.

[67] Nämlich Generaldirektor = Reichsverkehrsminister, stellvertr. Gen. Dir. = Staatssekretär, Vorstandsmitglieder = Ministerialdirektoren, Reichsbahnbeamte = unmittelbare Reichsbeamte.

[68] v. Gierke, Privatrecht I S. 478.

[69] v. Gierke, a. a. O., S. 477; Fleiner, S. 47.

[70] v. Köhler, S. 36.

[71] Kittel in ZVMEV 1937, S. 357; Köttgen, Deutsche Verwaltung, S. 39.

schaft einer juristischen Person zu belassen, bestand somit nicht[71], zumal beispielsweise die Rechtsverhältnisse zwischen der Post und ihren Benutzern in besonderen verwaltungsrechtlichen Formen geregelt worden sind. Für die Reichsbahn gelten indessen die Vorschriften des 3. Buches, 7. Abschnitt HGB nach Maßgabe der Vorschriften des § 16 RbGes., ohne daß sie selbst deshalb eine Handelsgesellschaft des privaten Rechts ist. Dies ist vielmehr eine Folge ihrer Rechtspersönlichkeit als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts, kraft deren sie fähig ist, Träger sowohl privater wie öffentlicher Rechte und Pflichten zu sein.

d) Einheitliche Verwaltung, getrennte Wirtschaftsführung.

Für das Betriebsmonopol sind demnach zwei Tatsachen in der Rechtsstellung der Reichsbahn von Bedeutung. Das ist in erster Linie die innere Einheit zwischen Reich und Reichsbahn, die in der Bestimmung des Art. 2 Ziff. 2 des Gesetzes vom 10. 2. 37 zum Ausdruck kommt, nach der die Aufgaben des Generaldirektors vom Reichsverkehrsminister, die der bisherigen Vorstandsmitglieder von einem Staatssekretär und Ministerialdirektoren wahrgenommen werden[72].

Sodann knüpft das Gesetz vom 10. 2. 37 bewußt an die Form des „Unternehmens Deutsche Reichsbahn" vom 14. 2. 24 an[73]. Die damals vorgenommene Trennung der Reichsbahn von Verwaltung der Wirtschaft und Finanzen des Reiches hatte sich bewährt. Um jenem Unternehmen Deutsche Reichsbahn diese wirtschaftliche Eigenverwaltung zu ermöglichen, hat man ihm die eigene Rechtspersönlichkeit verliehen, die nun die neue Deutsche Reichsbahn um eben derselben selbständigen Wirtschafts- und Finanzverwaltung willen auch nach dem 10. 2. 37 behalten hat. Im Gegensatz zur alten Reichsbahngesellschaft beruht diese Trennung nicht mehr auf der Reparationspflicht und auch nicht mehr auf der körperschaftlichen Gesellschaftsform der Reichsbahn, die gerade für die Annahme der Körperschaftsgestalt bestimmend war. Diese Trennung ermöglicht vielmehr der Reichsbahn die im § 2 RbGes. geforderte Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten ohne Bindung an den Haushaltsplan des Reiches und größere Beweglichkeit in der Finanzpolitik, die ihr erhalten bleiben soll.

e) Die hoheitliche Gliedstellung.

Die Führung des Verkehrs ist Aufgabe des Reiches und damit eine Aufgabe, Interessen der Allgemeinheit wahrzunehmen. Zur Erfüllung derselben bedient sich das Reich in weitestem Umfange der

---

[72] Die Inhaber der Vorzugsaktien sind in den „Beirat der Deutschen Reichsbahn" übernommen. Vgl. Dorpmüller in ZAkDR 1937, S. 163.

[73] Dorpmüller: Die deutsche Verfassung der Reichsbahn in ZAkDR 1937 S. 161.

Reichsbahn. Die Sonderstellung, die von dieser gegenüber den anderen Bahnen eingenommen wird, ist insoweit zunächst rein hoheitsrechtlicher und erst in zweiter Linie wirtschaftlicher Natur.

aa) Das Eisenbahn-Unternehmungsrecht.

Die betriebsrechtliche Stellung[74] der Reichsbahn als öffentliche Anstalt des Reiches ist naturgemäß für das Betriebsmonopol derselben von größter Bedeutung, denn neben dem rein tatsächlich überragenden Umfang der Reichsbahn den übrigen deutschen Bahnen gegenüber ergibt sich gerade aus dem gesetzlich festgelegten Betriebs- und Aufsichtsrecht der Reichsbahn die Grundlage für ihre Stellung im Eisenbahnwesen. Die Bedeutung des Gesetzes vom 10. 2. 37 macht sich auf dem Gebiete des Bau- und Betriebsrechts besonders bemerkbar. Das Eisenbahn-Unternehmungsrecht des Reiches war hinsichtlich des Betriebes durch das Reichsbahngesetz gänzlich beseitigt[75] und der Reichsbahngesellschaft ausschließlich übertragen. Auf dem Gebiete des Baurechts hatte das Reich zwar das Zustimmungsrecht, war aber in hohem Maße von der Gesellschaft abhängig. Seit der Vereinigung von Reichsbahn und Reichsverkehrsministerium hat diese rechtliche Trennung der Befugnisse ihre Bedeutung verloren. Es ist nicht zu erwarten, daß diese Vereinigung in Zukunft wieder aufgehoben wird. Was also früher auf dem Gebiete des Eisenbahn-Unternehmungsrechts für die Reichsbahngesellschaft *oder* das Reich galt, gilt heute für beide in gleicher Weise, da die Dienststellen der Reichsbahn Reichsbehörden sind.

Das Eisenbahn-Unternehmungsrecht setzt sich zusammen aus: *Bau* — Herstellung und Vorhaltung der Fahrbahn mit allem Zubehör —, *Betrieb* — Vorhaltung und Bewegung der Fahrzeuge — und *Transport*geschäft[76]. Wenn auch Unternehmungsrechte vorkommen, die sich auf den Mit- oder Alleinbetrieb einer fremden Bahnlinie beschränken, so schließt das Eisenbahnunternehmungsrecht doch grundsätzlich die drei oben bezeichneten Tätigkeiten in sich.

Es ist selbstverständlich, daß ein Staat sich dieses Eisenbahn-Unternehmungsrechts annimmt und daß er sich angesichts der großen Bedeutung dieses Verkehrszweiges selbst gewisse Rechte vorbehält[77]. Das Deutsche Reich hat daher auf diesem Gebiet eine ausführliche gesetzliche Regelung getroffen. Nach § 10 II RbG (1930) hat die Reichsbahn das ausschließliche Recht, neue Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, soweit sie in Zukunft zugelassen werden, zu bauen und zu betreiben, ferner hat sie das ausschließliche Recht zum Betrieb

---

[74] Seybold: Das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahngesellschaft in: Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhandl. 45. Bd. 1927, S. 362.

[75] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 47.

[76] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 61.

[77] Vgl. S. 12 ff. der Arbeit.

aller Reichseisenbahnen (§ 10 I RbG). Diese Regelung bildet die gesetzliche Grundlage eines Betriebsmonopols der Reichsbahn im Rechtssinne, das sich auf den Betrieb aller Reichseisenbahnen und den Bau neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs erstreckt.

Schließlich hat die Reichsbahn maßgeblichen Einfluß auf die Entscheidung der Frage, ob eine Eisenbahn als solche des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat.

bb) Das Aufsichtsrecht.

Hinsichtlich der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften und der Genehmigungsbedingungen unterstehen Privatbahnen — in eisenbahntechnischer Hinsicht auch Klein- und Privatanschlußbahnen — der Bahnaufsicht, die vom Präsidenten der zuständigen Reichsbahndirektion [78] ausgeübt wird. Auch dieses Aufsichtsrecht ist ein öffentliches Hoheitsrecht des Reiches, das die Reichsbahn vermöge ihrer Stellung als unmittelbares Glied der Reichsverwaltung [79] für dieses ausübt. Die zuständigen Reichsbahndirektions-Präsidenten werden zwar „Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht" genannt [80], sind aber seit dem 10. 2. 37 unmittelbare Reichsbeamte und somit Organe des Reiches, die mit der Ausübung dieses öffentlichen Hoheitsrechts betraut sind [81].

f) Die wirtschaftliche Monopolstellung.

Die alte Reichsbahngesellschaft war der vollen Hoheit des Reiches durch die vollständige Trennung in der Verwaltung zugunsten einer bloßen Aufsicht des Reichsverkehrsministers entzogen. Mit dem Gesetz vom 10. 2. 37 ist die Hoheit des Reiches auf dem Gebiete der reichseigenen Bahnen hergestellt. Die der Reichsbahn übertragenen Rechte zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen sind daher als einer öffentlichen Anstalt übertragene Hoheitsrechte anzusehen. Diese haben das oben erwähnte ausschließliche Betriebsmonopol der Reichsbahn für die Reichseisenbahnen zur Folge. Die verwaltungsmäßige Einheit von Reich und Reichsbahn ergibt, daß diese von letzterer bekleidete Monopolstellung ein Reichsmonopol ist. Die selbständige Wirtschaftsführung der Reichsbahn ermöglicht dieser jedoch eine wirtschaftliche Sonderstellung ohne unmittelbare Abhängigkeit vom Reich. Kann daher einerseits von einem gesetzlichen Bau- und Betriebsmonopol der Reichsbahn für reichseigene Bahnen des allgemeinen Verkehrs gesprochen werden, so ist auf der anderen Seite festzustellen,

---

[78] § 40 RbG; §§ 3 III, 22, 44 KlbG; Fritsch, Handb. S. 16, S. 93 Anm. 10 und S. 98 Anm. 48.

[79] Vgl. Kleinmann: Wirtschaftliche Gegenwartsfragen der Dt. Reichsb. in VtW. 1937, S. 44.

[80] Vgl. Dorpmüller in ZAkDR 1936 S. 893.

[81] Vgl. Helfritz: Die Vertretung der Städte S. 48; vgl. auch S. 62 f der Arbeit.

daß die Reichsbahn vermöge ihres überragenden Umfanges auch ein weitgehendes tatsächliches Eisenbahnbetriebsmonopol besitzt.

Gewiß stützen die Aufsichtsbefugnisse der Reichsbahn auch mittelbar deren Betriebsmonopol. Jedoch sind die Aufsichtsbefugnisse der Reichsbahn nicht Bestandteil eines Monopols, sondern der Ausfluß der Reichshoheit auf dem Gebiet der Verkehrsführung. Das Monopol kann vielmehr höchstens als unter dem Schutze der von der Reichsbahn bekleideten hoheitlichen Gliedstellung stehend angesehen werden.

Es wird in diesem Zusammenhange von einem Eisenbahnmonopol des Reiches gesprochen [82]. Diese Bezeichnung dürfte insofern nicht ganz treffend gewählt sein, als sie weniger die verkehrswirtschaftliche Stellung des Reiches beschreiben soll, als vielmehr die hoheitsrechtliche [83], nämlich die Staatsgewalt des Reiches, die auf dem Gebiete des Verkehrs von der öffentlichen Anstalt Deutsche Reichsbahn ausgeübt wird.

Zwar hat durch das Gesetz vom 10. 2. 37 der Begriff des Betriebsmonopols der Reichsbahn insofern an praktischer Bedeutung verloren, als seit der Vereinigung von Reichsverkehrsministerium und Leitung der Reichsbahn ein völliges Sonderleben der letzteren nicht mehr möglich ist. Das gleiche Gesetz hat aber der Reichsbahn ihre wirtschaftliche Selbständigkeit bewahrt. Dadurch ist ihr dennoch eine Teilnahme am Wettbewerb möglich ohne Rücksicht auf ihre gleichzeitige Gliedstellung.

Eine andere Frage ist es, ob denn Wettbewerber für die Reichsbahn vorhanden sind. Hier muß unterschieden werden zwischen dem Gesamtverkehr im allgemeinen und dem Eisenbahnverkehr im besonderen. Im Rahmen der Eisenbahnverfassung müssen naturgemäß die Wettbewerber der Reichsbahn auf der Schiene berücksichtigt werden. Es gibt nämlich in Deutschland noch eine Anzahl Bahnen, die nicht der Reichsbahn gehören und auch nicht von ihr betrieben werden. Nicht von allen diesen Bahnen kann man sagen, daß sie Wettbewerber der Reichsbahn sind, da sie sehr oft zu deren Ergänzung dienen. Ob ihr Vorhandensein und ihre Anzahl es rechtfertigen, auch in Zukunft von einem ernsthaften Wettbewerb mit der Reichsbahn zu sprechen, bedarf der Untersuchung von Bedeutung und Rechtsstellung der einzelnen Eisenbahnarten.

---

[82] Sarter-Kittel, S. 46; vgl. v. Kienitz in ZVMEV 1927 S. 322.

[83] So richtig Georg Meyer, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, 4. Aufl. 1913, S. 348: „Es besteht in Deutschland kein Eisenbahnregal, d. h. kein ausschließliches Recht des Staates auf Anlage und Betrieb von Eisenbahnen. Die Rechte des Staates an den Staatsbahnen sind Ausfluß seines Eigentums, seine Befugnisse gegenüber den Privatbahnen haben den Charakter von staatlichen Hoheitsrechten".

D. Die Rechtsstellung der übrigen Eisenbahnarten im Vergleich zur Reichsbahn.

1. Überblick.

Die deutschen Eisenbahnen[1] gliedern sich ihrer verkehrswirtschaftlichen Bedeutung nach in zwei Gruppen[2], nämlich in die Bahnen für den öffentlichen Verkehr und die dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Bahnen. Während zu der zweiten Gruppe lediglich Privatanschlußbahnen, Werkbahnen, Grubenbahnen und Bahnen unterster Ordnung (Feldbahnen) gehören, wird bei den „öffentlichen Bahnen" wiederum unterschieden zwischen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und solchen von rein örtlicher Bedeutung, welche nicht dem allgemeinen, sondern eben nur dem örtlichen Verkehr dienen[3].

Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs sind die „Eisenbahnen" im Sinne des PrEG. Unter diesen gibt es wieder ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend, Haupt- und Nebenbahnen. Die Bahnen von örtlicher Bedeutung dagegen sind Klein- und Straßenbahnen. Für sie gelten landesgesetzliche Vorschriften, in Preußen das KlbG von 1892. Die Straßenbahnen haben im Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 34 ihre allgemeine, in der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen vom 26. 9. 06 ihre technische Regelung gefunden und gehören somit nicht mehr zu den Eisenbahnen. Von den Kleinbahnen spielen daher nur die sogenannten „nebenbahnähnlichen Kleinbahnen" eine Rolle[4].

Die Grenze zwischen Bahnen des allgemeinen und des örtlichen Verkehrs ist begrifflich nicht genau festgelegt. Nach herrschender Ansicht dient eine Bahn dem allgemeinen Verkehr, wenn sie Durchgangsverkehr besitzt, somit auch tariflich unmittelbar mit dem allgemeinen

---

[1] Der Begriff „Eisenbahn" wird rechtlich verschieden gebraucht. Es verstehen das Haftpfl. Ges. § 6 GewO, die RVO, die §§ 315—320 StGB und das HGB bis auf die Einschränkung für Kleinbahnen durch § 473 HGB unter „Eisenbahn" jede Schienenbahn, während die RV 19 mit Ausnahme der Art. 40 u. 96, das Eisenb.Postges. und das PrEG darunter nur die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs verstehen. Vgl. hierzu: Gleim: KlbGes. S. 41; Fritsch, Handb. S. 91 Anm. 3; ders. S. 319 (HGB nur für Bahnen des öffentlichen Verkehrs); ebenda, S. 352 Anm. 12 A; RGSt 13, 180.

[2] Besser: Kommentar zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, 4. Aufl. 1934, S. 2; Fritsch: Eisenbahnrecht S. 13.

[3] Vornehmlich in Preußen; die übrigen Länder kennen den Begriff „nebenbahnähnliche Kleinbahn" nicht, dort sind die meisten in privater Hand befindlichen Bahnen trotz Kleinbahncharakter Privat-Nebenbahnen oder Straßenbahnen (Wachtel: Die rechtliche Stellung der von der Deutschen Reichsbahngef. betriebenen Kleinbahnen, ZWMEV 1933, S. 694). Über das Kleinbahnwesen in den deutschen Bundesstaaten vgl. auch Waechter, S. 188 ff. und Böttger: Neues Eisenbahnrecht in: VT (Verkehrstechnik) 1935 S. 147.

[4] Waechter, a. a. O. S. 16 und S. 104 ff.

Eisenbahnnetz verbunden ist und vor allen Dingen für sich allein eine so große Bedeutung hat, daß sie nicht als eine örtliche Einrichtung angesehen werden kann, wobei die Spurweite kein entscheidendes Merkmal ist [5].

Darüber, ob eine Eisenbahn als solche des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat, entscheidet die Deutsche Reichsbahn gem. § 11 RbGes. Dies ist zwar ein bezeichnender Ausfluß der hoheitlichen Aufgaben, hat aber mit der Monopolstellung der Reichsbahn nichts zu tun.

2. Die Privatbahnen.

a) Unternehmungsrecht.

Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs — kurz Privatbahnen genannt — sind solche Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht dem Reiche gehören. Sie stehen größtenteils im Eigentum und Betrieb von Gesellschaften oder kommunalen Verbänden und sind vornehmlich vor der Verreichlichung der Staatsbahnen gebaut. Denn nach § 10 II RbG hat die Reichsbahn das oben erwähnte ausschließliche gesetzliche Monopol zum Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Nach § 10 IV RbG besteht zwar noch die Möglichkeit, daß das Recht zum Bau und Betrieb einer neuen Bahn einem Dritten vom Reich übertragen wird, wenn die Reichsbahn nicht daran interessiert ist. Nach der Vereinheitlichung der Verwaltung hat diese Vorschrift praktisch ihre Bedeutung verloren. Denn die Personalunion Reichsverkehrsminister = Generaldirektor der Reichsbahn versperrt den Unternehmern den Umweg, auf dem sie früher eine Konzession zum Bau einer Privatbahn erhalten konnten. Damals war es möglich, trotz, ja sogar wegen des mangelnden Interesses der Reichsbahngesellschaft vom Reich eine solche Konzession zu erhalten. Heute ist dies umgekehrt. Entweder besteht seitens der Reichsbahn und des Reichsverkehrsministeriums Interesse am Bau einer Bahn, dann wird sie von der Reichsbahn gebaut. Besteht dieses Interesse nicht, dann wird auch keine Konzession dazu erteilt, es sei denn, daß zwar ein staatliches Interesse des Reiches besteht, aber von der Reichsbahn z. B. die Ertragsfähigkeit bezweifelt wird [6]. Diese Regelung schließt indes nicht aus, daß in besonderen Fällen die Reichsbahn ein bestehendes privates Unternehmen mit dem Bau einer neuen Strecke beauftragt. Dies ist sogar die Regel.

b) Wirtschaftliche Bedeutung.

Die Bedeutung der Privatbahnen ist durchaus nicht zu unterschätzen [7]. Nach der Reichsstatistik der Eisenbahnen Deutschlands be-

---

[5] Besser, a. a. O., S. 3; Gleim: KlbG. S. 47.

[6] v. Köhler, S. 144.

[7] Vgl. die Ausführungen von Galléra's in ZVMEV 1938, S. 233 ff., dort auch eingehende statistische Daten, sowie: Borchart: Die Verkehrsbedeu-

standen 1933 etwa 120 Privatbahnunternehmungen mit einer Streckenlänge von 4490 km und einem Anlagekapital von über 500 Mill. Reichsmark, die in jenem Jahre 43 Mill. Personen und 30,1 Mill. to Güter beförderten [8]. Inzwischen sind zwei der ältesten Privatbahnunternehmungen, nämlich die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (161 km) und die Braunschweigische Landeseisenbahngesellschaft (108 km) der Reichsbahn eingegliedert worden. Die Verstaatlichung erfolgte gem. § 253 Akt. Ges. vom 30. 1. 1937. Andererseits kommen nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich ungefähr 260 km Bahnen des allgemeinen Verkehrs [9], die nicht gem. § 2 der VO vom 17. 3. 38 [10] von der Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin der Österreichischen Bundesbahnen betrieben werden, zu den Privatbahnen Alt-Deutschlands hinzu.

Die wirtschaftliche Vormachtstellung der Reichsbahn erhellt erst aus der Gegenüberstellung der von dieser betriebenen Strecken (über 53 000 km) [11] und der beförderten Personenzahl (1,5 Milliarden) und Gütermenge (2,3 Milliarden to) [12]. Andererseits ist zu bedenken, daß die Privatbahnen nicht eigentlich Wettbewerber der Reichsbahn sind, sondern deren Netz ergänzen. Mit aus diesem Grunde sind die Privatbahnen auch rechtlich weitgehend mit der Reichsbahn verknüpft.

Heute ist der Bau einer neuen Privatbahn gem. § 10 IV RbG von der Verleihung des nach Art. 94 RV 19 nur dem Reiche zustehenden Rechts zum Bau neuer Bahnen des allgemeinen Verkehrs, also von der Erteilung der Baugenehmigung abhängig. Es bedarf hier eines hoheitlichen Aktes, der sogenannten Konzession [13], mit der dem Unternehmer auch das Enteignungsrecht vom Staate verliehen wird [14].

---

tung der Privateisenbahnen und Kleinbahnen in VT 1937 Heft 21, dort anschauliches Kartenmaterial.

[8] Vgl. Dorpmüller in ZAkDR 1936, S. 892.

[9] Stationsverzeichnis, S. 260 ff.

[10] RGBl. I S. 252.

[11] Nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich gem. § 2 VO vom 17. 3. 38 kommen 5800,5 km hinzu, sodaß die Deutsche Reichsbahn nunmehr ein Eisenbahnnetz von rund 60 000 km Länge betreibt. (Vgl. „Die Reichsbahn", 14. Jg. 1938 Heft 12, S. 275).

[12] Diese Angaben gelten nur für das Deutsche Reich ohne das Land Österreich.

[13] Fritsch: Eisenbahnrecht. Dort Einzelheiten über Voraussetzungen und Inhalt der Konzession. (S. 66). Für die Erteilung derselben war in Preußen der Staat unter der Voraussetzung, daß das Reich zustimmt, zuständig (RGZ 109, 17). Gemäß § 15 d. Ges. z. Vereinf. u. Verbilligung d. Verw. v. 24. 2. 34 ist diese Zuständigkeit i. S. des Art. 2 des Neuaufbauges. vom 30. 1. 34 auf das Reich übergegangen. Nach Hatscheck, Lehrb. 1931, S. 386 ist die Konzession Verwaltungsakt auf Unterwerfung. Ebenso v. Köhler, S. 146 für den Fall, daß dem Beliehenen Verpflichtungen auferlegt werden.

[14] Fritsch, Handb. S. 74 Anm. 20; derf. Eisenbahnrecht, S. 70.

Der Staat überträgt damit einem privaten Unternehmen die Besorgung von Geschäften, die Gegenstand der Staatsverwaltung sein könnten, auf deren Besorgung durch seine Verwaltung er aber verzichtet. Die Veranlassung zu dieser übertragung öffentlicher Verwaltung an private Unternehmen bilden Belange des Gemeinwohls und — bei gleichzeitiger Besorgnis wegen mangelnder Aussicht auf Ertragsfähigkeit — solche des Haushalts [15].

Voraussetzung hierfür ist aber, daß die Reichsbahn nicht selbst den Bau ausführen lassen will. Dies wird aber nur der Fall sein, wenn die zu bauende Bahn eine Ergänzung und keine Wettbewerbsbahn zu einer bestehenden Reichsbahnlinie darstellt.

Der Wettbewerb ist nun auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues zu Gunsten der Reichsbahn gesetzlich ausgeschaltet. Hier wirkt sich das Hoheitsrecht des Reiches aus, das in den Art. 89—96 RV 19 für Bau und Betrieb verankert ist, indem die diesem Hoheitsrecht entspringenden Befugnisse gesetzlich den Organen der Reichsbahn übertragen worden sind. Darin zeigt sich deutlich das gesetzliche Bau- und Betriebsmonopol für neue Bahnen des allgemeinen Verkehrs.

Wie oben dargelegt, sind die privaten Bahnen kaum als ernste Wettbewerber auf der Schiene für die Reichsbahn zu bezeichnen, sodaß wegen des überragenden Umfanges der letzteren auch von einem tatsächlichen Eisenbahnbetriebsmonopol der Reichsbahn gesprochen werden kann, das zwar sehr weitgehend, aber im Gegensatz zu dem gesetzlichen Betriebsmonopol nicht ausschließlicher Natur ist.

c) Reichsaufsicht.

Die bestehenden Privatbahnen unterliegen gem. Art. 95 RV 19 der Beaufsichtigung durch das Reich, d. h. durch den Reichsverkehrsminister [16]. Gem. § 40 RbG kann die Reichsregierung einzelnen Dienststellen oder Beamten der Reichsbahn, namentlich den Reichsbahndirektionen die Aufsicht übertragen. Dies ist durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 17. u. 27. 9. 1924 geschehen. Die Privatbahnaufsicht wird von dem Präsidenten der zuständigen Reichsbahndirektion in seiner Eigenschaft als „Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht" ausgeübt [17]. Es handelt sich hier nicht etwa um Dienstaufsichtsgeschäfte der Reichsbahn als selbständige Rechtspersönlichkeit, sondern um solche des Reichsverkehrsministers, d. h. der Reichsaufsicht, da es sich um den eigenen Wirkungskreis des Unternehmers handelt, der eine Person des Privatrechts bleibt [18]. Damit ist der Reichsbahn ein gewisser Einfluß auf die Privatbahnen gegeben, der jedoch mit

[15] v. Köhler, S. 144.

[16] Lammers, Reichsverfassung und Reichsverwaltung, Berlin 1929, S. 242.

[17] Dorpmüller in ZAkDR 1936 S. 893; Fritsch, Handbuch, S. 157 Anm. a u. 159 Anm. a.

[18] v. Köhler, S. 148.

dem Begriff des Betriebsmonopols unmittelbar nichts zu tun hat, vielmehr sind die Reichsbahndirektionen Reichsorgane im Rahmen ihrer Zuständigkeit und nur zur Durchführung der Reichsaufgabe „Verkehrsführung", also zur Wahrnehmung allgemeiner Interessen eingesetzt. Hierfür war bestimmend, ohne Vermehrung des Beamtenkörpers überall gleichmäßig durch fachmännisch geschulte Kräfte die Aufsicht ausüben zu lassen. Aus Art. 95 RV 19 erhellt, daß diese Aufgaben der Bahnaufsicht keine nebensächlichen Förmlichkeiten sind. Denn er fordert die Erhaltung der Bahn in betriebssicherem Zustande, den Ausbau entsprechend den Verkehrsanforderungen, die Bedienung und Ausgestaltung des Personen- und Güterverkehrs in übereinstimmung mit dem Bedürfnis sowie gleichmäßige und niedrige Eisenbahntarife. Im einzelnen erstreckt sich die Aufsicht auf die folgenden Gebiete:

Die Privateisenbahnen unterliegen der Betriebspflicht, der Beförderungspflicht und dem Tarifzwang [19]. Die Betriebspflicht ergibt sich aus der Bestimmung des Art. 95 Abs. II RV 19, daß der Verkehr entsprechend dem Bedürfnis zu bedienen und auszugestalten ist. Hierüber hat die Aufsicht zu wachen, denn die Fahrplanentwürfe müssen vor der Einführung der Aufsichtsbehörde eingereicht und von dieser geprüft und festgestellt werden [20].

Die Betriebspflicht bedingt den Tarifzwang [21]. In der Tarifüberwachung gemäß Art. 95 RV 19 ist nicht ein Recht der Aufsichtsbehörde auf Tarifsestsetzung oder auch nur der Tarifgenehmigung enthalten. Das Aufsichtsrecht ist vielmehr nur auf die Überwachung der Durchführung der in den Konzessionen festgesetzten Tarife beschränkt [22].

So, wie die Tarife notwendige Folge der Beförderungspflicht und Betriebspflicht sind, ergab sich diese Pflicht wiederum aus der sogenannten Monopolstellung der Eisenbahnen überhaupt [23]. Denn der Staat muß dem Verkehrsnutzer die Sicherheit geben, daß sein Verkehrsbedürfnis, auch wenn es von geringem wirtschaftlichen Umfange ist, befriedigt wird.

Die zivilrechtlichen Verpflichtungen der Privatbahnen gegenüber ihren Benutzern sind in den §§ 425—473 HGB geregelt, denn gemäß § 1 Ziff. 5 ist jedes Eisenbahnunternehmen „Kaufmann" im Sinne dieses Gesetzes. Ihre Haftung gegenüber Dritten für körperliche Schäden oder den Tod eines Menschen beim Betriebe der Bahn bestimmt sich für die Privatbahnen nach den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. 6. 1871.

---

[19] Ott: Die Zukunftsaufgaben der Privateisenbahnen in VT. 1935, S. 31.
[20] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 250; v. Köhler, S. 148.
[21] Merkert: Das gemeinwirtschaftliche und betriebsökonomische Prinzip im Eisenbahn- u. im gewerbl. Güterfernverkehr, in ZVMEV 1937 S. 752.
[22] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 341.
[23] Merkert, a. a. O., S. 751 ff.

Das Verhältnis der Privatbahnen zur Reichspost ist — wie das aller anderen Bahnen des allgemeinen Verkehrs — durch das Eisenbahnpostgesetz vom 28. 10. 1871/20. 12. 1875 geregelt. Die Anstellung und Besoldung der Beamten und Arbeiter erfolgt bei den Privatbahnen ebenfalls nach den Grundsätzen der für die Reichsbahn geltenden Vorschriften [24]. Auch hierauf erstreckt sich die Bahnaufsicht [25]. Die Privatbahnen statten gleich der Reichsbahn Personen mit den Befugnissen von Bahnpolizeibeamten [26] aus, d. h. Beamte, Bedienstete oder Arbeiter, die den Voraussetzungen der §§ 45 und 74 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung entsprechen, jedoch bei Privatbahnen nicht „Beamte" im staatsrechtlichen Sinne sind [27].

Ein Privatbahnunternehmen bildet in Preußen gem. § 1 des Gesetzes über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 eine Bahneinheit, d. h. die Gesamtheit der ihr gewidmeten Sachen und Rechte bildet eine rechtliche Einheit. Diese kann nur als Ganzes veräußert, belastet und zum Gegenstande der Zwangsvollstreckung gemacht werden [28].

Schließlich ist einiges über die Beendigung [29] eines Privatbahnunternehmens zu sagen. Der Unternehmer kann auf sein Privileg verzichten, jedoch wegen der Betriebspflicht nur dann wirksam, wenn er vom Reich aus seinen Verpflichtungen entlassen wird. Neben dem häufigsten Fall der Verstaatlichung und den allgemeinen gesetzlichen Aufhebungsgründen ist die Verwirkung möglich [30]. Gesetzliche Grundlage hierfür ist § 21 PrEG oder § 47 PrEG. Nach § 21 PrEG kann im Falle der Nichteinhaltung der für Vollendung des Baues gesetzten Frist die Anlage auf Antrag des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht öffentlich versteigert werden [31]. § 47 PrEG findet Anwendung, wenn die Privatbahngesellschaft eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen trotz Aufforderung binnen 3 Monaten nicht erfüllt. Die Eintragung erfolgt bei der Versteigerung gemäß § 21 Bahneinh.Ges.

Das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. 3. 34 und das Gesetz über die Verlängerung zeitlich beschränkter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 26. 6.

---

[24] Fritsch: Handbuch, S. 85, XI.

[25] ebenda, S. 158 Anm. 4.

[26] § 23 PrEG. über Aufgaben (Schutz der Bahnanlagen, Aufrechterhaltung der Bahnordnung) und Rechtsnatur der Bahnpolizei, vgl. Maunz, Verwaltung 1937, S. 69.

[27] Fritsch: Handbuch, S. 328 Anm. 37.

[28] Besondere Bahngrundbücher dienen zur Eintragung eines genehmigten Bahnunternehmens. Sie erfolgt auf Antrag bei der Aufsichtsbehörde, welche ihrerseits das Amtsgericht gem. § 13 Bahneinh. Ges. darum ersucht (§ 8 Bahneinh. Ges.). Vgl. Fritsch, Handb. S. 117.

[29] Vgl. Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 66 u. 429 f.

[30] Fritsch: Eisenbahnrecht, S. 430 u. Hatschek, a. a. O., S. 388.

[31] Vgl. Fritsch, Eisenbahnrecht S. 432.

1936 dienen der Förderung und Erhaltung des Eisenbahnverkehrs. Ersteres verstärkt die Aufsichtsrechte und die Mitwirkung der Aufsichtsbehörde bei Einschränkung und Stillegung von Bahnen und schützt diese so vor äußerem Zugriff. Letzteres ermöglicht im Interesse der Allgemeinheit die Verlängerung von Eisenbahngenehmigungen über den vorgesehenen Zeitpunkt hinaus durch den Reichsverkehrsminister. In der Begründung zu diesem Gesetz [32] heißt es: „Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs mit zeitlich begrenzten Genehmigungen sollen die ihnen anvertraute Aufgabe der Verkehrsbedienung, die sie als öffentliche Aufgabe ausüben, auch über die ursprünglich vorgesehene Genehmigungszeit hinaus ausfüllen, solange es im Interesse des Reiches erforderlich erscheint".

Da somit die Überwachung der Ausführung der vielfältigen Bestimmungen der Reichsverfassung und sonstiger auf das Eisenbahnwesen bezüglicher Gesetze Aufgabe der Reichsaufsicht ist [33], haben die Direktionen der Reichsbahn als Sachwalter des Reiches Einfluß auf die Privatbahnen. Diese sind aber immerhin nicht ihrer Selbständigkeit beraubt, vielmehr besonders auf finanziellem und betriebswirtschaftlichem Gebiet im Rahmen der für alle Eisenbahnen geltenden Gesetze selbständig. Die Beziehungen der Reichsbahn zu ihnen als Aufsichtsbehörde sind daher nicht wirtschaftlicher Natur im Sinne eines Monopols, sondern rein hoheitliche.

Die Aufsicht erfolgte früher durch die selbständige Reichsbahngesellschaft im Auftrage des Reichsverkehrsministers. Obwohl diese Aufsicht auf Anweisung ausgeübt wurde, war bei der Art der Aufsichtsbehörden als Organe einer in jeder Weise selbständigen „Gesellschaft" die Möglichkeit gegeben, bei aller Bemühung zur Unparteilichkeit die Belange der Gesellschaft bei der Aufsichtstätigkeit nicht immer ganz unberücksichtigt zu lassen. Die Doppelstellung der mit der Aufsicht betrauten Persönlichkeiten als Warer des Gemeinwohls einerseits und der Belange der „Aktiengesellschaft" andererseits stellte jene vor die ebenso schwierige wie unvermeidliche Aufgabe, die sich naturgemäß widerstrebenden Interessen auszugleichen. Seit dem Zusammenschluß von Reichsverkehrsministerium und Reichsbahnverwaltung durch das Gesetz vom 10. 2. 37 ist hier insofern ein Wandel geschaffen, als zwar geringer personeller Wechsel, aber eben die bedeutsame Änderung in der Stellung der Reichsbahn zum Reich erfolgt ist. Die Reichsbahn ist keine selbständige Gesellschaft mehr, die sich gegen das Reich durchsetzen muß. Sie kann sich vielmehr jetzt restlos der Volksgemeinschaft widmen [34].

---

[32] Abgedr. bei Hoche: Die Gesetzgebung des Kabinetts Hitler, Berlin 1936, Heft 19.

[33] § 1 Abs. II Eisenbahnaufs. Ges. vom 3. I. 1920.

[34] Vgl. Böttger: Die preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, in VtW 1933, S. 484.

Den Einfluß, den die Reichsbahn auf den Betrieb der privaten Bahnen hat, besitzt sie nur auf Grund gesetzlicher Ermächtigung durch das Reich. Im Ergebnis ist also festzustellen, daß in dem Aufsichtsrecht der Reichsbahn kein Bestandteil eines Betriebsmonopols enthalten ist, da die Privatbahnen grundsätzlich ihren Betrieb selbständig führen. Soweit jedoch Privatbahnen von der Reichsbahn selbst betrieben werden und nur im Eigentum eines privaten Unternehmens stehen, wie dies im Lande Österreich besonders häufig vorkommt [35], bildet dieser Betrieb sehr wohl einen Bestandteil ihres Betriebsmonopols.

3. Die Kleinbahnen.

a) Kleinbahnen und Länder.

Im Gegensatz zu den übrigen Eisenbahnarten haben die Kleinbahnen [36] eine eisenbahnrechtliche Sonderregelung erfahren. Bemerkenswert ist hierbei, daß die deutschen Länder nicht einheitlich vorgegangen sind, und daß nur Preußen — dem sich später Baden, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg nach dem Vorbilde des Preußischen Kleinbahngesetzes anschlossen [37] — eine Kleinbahngesetzgebung kennt. Da die neuere Rechtsentwicklung das Kleinbahnwesen fast gar nicht berührt hat, ist seine Regelung Landessache geblieben [38].

Von einem eigentlichen Kleinbahnwesen kann nur in Preußen die Rede sein, da die übrigen Länder früher das Staatsbahnsystem hatten und die „nebenbahnähnlichen Kleinbahnen" dort meist Nebenbahnen waren [39]. Die etwa vorhandene Kleinbahngesetzgebung hatte somit praktisch nur für die Straßenbahnen Bedeutung [40]. Mit ihren rund 10 000 km Schienennetz stellen auch die Kleinbahnen einen erheblichen Teil des deutschen Eisenbahnnetzes dar [41].

Das PrKlbG vom 28. 7. 1892 bezweckt die Förderung von Bau und Betrieb der Kleinbahnen. Es beschränkt die Einwirkung der Or-

---

[35] Für Rechnung der früheren Bundesbahnen wurden von diesen betrieben: 1047,3 km, für Rechnung der Eigentümer 390 km Privatbahnen, zusammen 1437,3 km. „Die Reichsbahn" 1938, Heft 12 S. 275.

[36] über den Begriff und dessen Abgrenzung vgl. S. 54 ff. der Arbeit.

[37] Dorpmüller in ZAkDR 1936 S. 893.

[38] Fritsch: Handbuch S. 91 Anm. I B.

[39] So ist die Hohenzollerische Landesbahn auf preußischem Gebiete Kleinbahn, auf württembergischen Gebiet Nebenbahn. Stat. Verz. S. 236, vgl. auch Waechter, a. a. O., S. 288.

[40] Vgl. S. 55 der Arbeit.

[41] 1932 gab es in Deutschland 9897 km nebenbahnähnl. Kleinbahnen. Vgl. Koenigs: Verkehrspolitik (Verw. Akad. III) S. 5. Dazu kommen an 500 km nicht von der Reichsbahn betriebene „Lokalbahnen" im Lande Österreich. Vgl. St. Verz. S. 260 ff. — über die Verkehrsbedeutung der Kleinbahnen vgl. insbes. Borchart: Die Verkehrsbedeutung der Privateisenbahnen und Kleinbahnen, in VT 1937, Heft 21.

gane des Staates bei der Zulassung von Unternehmungen sowie bei deren Beaufsichtigung auf das geringste Maß.

b) Unternehmungsrecht.

So genügt für ein Kleinbahnunternehmen gem. § 2 KlbG die Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde. Der wesentliche Unterschied zwischen dieser Genehmigung und der Konzession ist darin zu erblicken, daß letztere ein Recht begründet, erstere dagegen nur eine polizeiliche Gestattung zum Bau und Betrieb einer Bahn gewährt [42]. Nach § 3 I KlbG ist zur Erteilung der Genehmigung der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Eisenbahnbehörde zuständig. Dies sind als Reichseisenbahnbehörden, denen das Reich Geschäfte der Landesverwaltung übertragen hat, ebenfalls die Präsidenten der Reichsbahndirektionen in ihrer Eigenschaft als „Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht" [43].

Die geringeren Anforderungen an die Kleinbahn zeigen sich neben den technischen Erleichterungen [44] — Steigungen, Kurvenhalbmesser, Spurweite, Sicherheitsanlagen, Strecken- und Bahnhofsausrüstung u. a. — besonders in der Bestimmung des § 4 KlbG, daß die Genehmigung lediglich auf Grund vorheriger polizeilicher Prüfung erfolgt, ferner darin, daß sie ohne weiteres keine Bau- und Betriebspflicht für den Unternehmer begründet [45], diese ihm vielmehr erst durch die genehmigende Behörde auf Grund des § 11 KlbG auferlegt werden kann [46] und auch gewöhnlich auferlegt zu werden pflegt.

c) Aufsicht.

Eine Reichsaufsicht besteht allgemein für die Kleinbahnen erst seit dem Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. 1. 34. Sie wird von der genehmigenden Verwaltungsbehörde und in eisenbahntechnischer Hinsicht vom Präsidenten der zuständigen Reichsbahndirektion ausgeübt. Sie beschränkt sich nur auf die Überwachung des Betriebes im engeren Sinne, d. h. die betriebssichere Unterhaltung der Bahn und die sichere und ordnungsmäßige Durchführung der Züge [47]. Die Erfüllung der Genehmigungsbedingungen, des Kleinbahngesetzes und der Planfeststellung durch den Kleinbahnunternehmer unterliegt

[42] Hierüber Einzelheiten: Gleim, Kleinbahngesetz, S. 58 ff., § 2 Einl. S. 61; Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 78.

[43] Dorpmüller in ZAkDR 1936, S. 893; Fritsch, Handbuch S. 93 Anm. 10; Sarter-Kittel, S. 117.

[44] Vgl. Ausführungsanweisung vom 13. 8. 1898 zum KlbG. (EVBl. 225, VV. II, 177) zu § 9, abgedr. bei Waechter, S. 225 ff. und Fritsch, Handb. S. 109. Vgl. auch Dorpmüller, a. a. O.

[45] Fritsch, Handbuch S. 92 Anm. 6.

[46] Ders. Eisenbahnrecht, S. 254; Dorpmüller, a. a. O., S. 894.

[47] Ausführungsanweisung zu § 22 Abs. 3 KlbG. bei Gleim: Kleinbahngesetz, S. 184, sowie Waechter a. a. O., S. 230; Fritsch, Handb. S. 113.

der Aufsicht der Kleinbahnaufsichtsbehörde, d. h. der genehmigenden Verwaltungsbehörde.

Auch für die Kleinbahnen ist die vertragsmäßige Haftung im HGB geregelt mit der Einschränkung des § 473 HGB, demgemäß die Kleinbahnen von Rechts wegen nicht mit irgend welchen anderen Bahnen zu einer Transportgemeinschaft[48] zusammengeschlossen sind. Dies erklärt sich aus ihrer örtlichen Bedeutung. Da eine Kleinbahn nicht an das allgemeine Eisenbahnnetz angeschlossen sein muß, kann sie auch der Zwangsgemeinschaft des § 453 HGB nicht unterworfen werden[49]. Sie wird daher auch „Spediteur auf Schienen" genannt. Für ihre Haftung für Schäden beim Betriebe findet ebenfalls das Reichshaftpfl.Ges. von 1871 Anwendung. Die Verpflichtungen der Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung sind in § 42 KlbG geregelt und in ihren Anforderungen weit geringer als die des Eisenbahnpostgesetzes[50]. Besondere Bahnpolizei gibt es bei Kleinbahnen nicht, jedoch kann die allgemeine Polizeiverwaltung im äußeren Betriebsdienst angestellte Bedienstete der Kleinbahn durch besonderen Ernennungsakt mit der Wahrnehmung polizeilicher Aufgaben betrauen[51].

Fahrpläne und Tarife unterliegen der Aufsicht durch die Verwaltungsbehörde, nicht durch die Reichsbahndirektion[52]. Das Bahneinh.Ges. findet auf Kleinbahnen nur soweit Anwendung, als ihnen die Betriebspflicht auferlegt ist[53].

Der Erwähnung bedarf schließlich das Erwerbsrecht des Staates, das sich aus § 30 KlbG und § 11 RbG ergibt. Haben nämlich Kleinbahnen eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes anzusehen sind, — ob das der Fall ist, entscheidet gem. § 11 RbG der Reichsverkehrsminister[54] — so kann der Staat solche Bahnen gegen Entschädigung nach Ablauf einer einjährigen Frist seit Ankündigung eigentümlich erwerben. Die auf S. 31 der Arbeit erwähnten Gesetze gelten ebenfalls für die Kleinbahnen. Die Betrachtung der oben dargestellten Rechtslage der privaten Kleinbahnen zeigt eine weitaus geringere Abhängigkeit derselben von der Reichsbahn als die der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs.

---

[48] Rundnagel: Die Haftung der Eisenbahn, 3. u. 4. Aufl., Leipzig 1924, S. 4.

[49] Derselbe, a. a. O., S. 27.

[50] Gleim, Kleinbahngesetz S. 237.

[51] Derselbe, ebenda S. 179; vgl. § 13 Pr. Pol. VG. Ausf. Anw. zu § 22 Abs. 7 KlbG., Fritsch, Handb. S. 114.

[52] § 14 KlbG.

[53] Dorpmüller in ZAkDR 1936 S. 894; Fritsch, Handbuch S. 117 Anm. 4.

[54] Ursprünglich im Einvernehmen mit der Reichsbahn, seit dem 10. 2. 37 ohne Bedeutung.

d) Kleinbahnen im Reichsbetrieb.

Einige Kleinbahnen betreibt die Reichsbahn selbst[55]. Unter diesen sind die reichseigenen wieder von den Kleinbahnen zu unterscheiden, die zwar von der Reichsbahn betrieben werden, aber einem anderen öffentlichen oder privaten Unternehmen gehören. Sofern letzteres der Fall ist, erfährt die Rechtslage keine wesentliche Änderung, da es schließlich auf die rechtliche Beurteilung der Kleinbahn als solche keinen Einfluß hat, wer sie betreibt[56]. Der Betrieb durch die Reichsbahn macht sie nicht schon zur Reichseisenbahn, bildet aber einen Bestandteil des Betriebsmonopols derselben.

Anders ist die Lage bei den dem Reiche gehörenden Kleinbahnen. Da für ihre Rechtsstellung lediglich nur ihre örtliche oder allgemeine Bedeutung maßgebend ist, bleiben Bahnen von rein örtlicher Bedeutung auch dann Kleinbahnen im Sinne des Kleinbahngesetzes, wenn sie dem Reiche gehören[57].

Wenn auch im heutigen Reich die Frage müßig ist, ob die reichseigenen Kleinbahnen den Kleinbahngesetzen der Länder unterliegen, so bedarf doch die Frage der Beantwortung, wie weit diejenigen Bestimmungen, die auf Kleinbahnen keine Anwendung finden, auch hier außer Betracht bleiben müssen. Gegen die Beibehaltung der technischen Erleichterungen ist nichts einzuwenden. In allen Punkten, in denen der Unternehmer der Aufsichtsbehörde untersteht, muß die Hoheit des Reiches berücksichtigt werden. Auch Kleinbahnen sind „Reichseisenbahnen" gem. § 10 Abs. 1 RbG, wenn sie dem Reiche gehören. Daher verwaltet sie die Reichsbahn nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes gem. § 1 Abs. 2 RbG. Dies gilt besonders für die Entscheidung über die Rechtstellung (§ 11 RbG), für das Genehmigungsverfahren, die Planfeststellung (§ 17 KlbG und § 37 RbG)[58] und die Kleinbahnaufsicht.

Soweit also die Reichsbahn nicht selbst Kleinbahnen betreibt, hat sie rechtlich nur geringen Einfluß auf den Betrieb der Kleinbahnen[59]; auf dem Gebiete des örtlichen Eisenbahnnahverkehrs hat sie jedenfalls keine gesetzliche Monopolstellung inne.

---

[55] z. B. Kleinbahn Loitz-Toitz-Rustow (Stat. Verz. S. 241), Klb. Lohne-Dinklage (St. Verz. S. 240), Schmalkaldener Klb. (Stat. Verz. S. 252), zahlreiche Lokalbahnen in Österreich, früher im Betrieb der österr. Bundesbahnen. Vgl. Stat. Verz. S. 266—270, 279, 280.

[56] Wachtel: in ZWWEV 1933, S. 693.

[57] Böttger, in VtW 1933 S. 484; Wachtel, a. a. O. S. 694; vgl. auch § 10 I RbG.

[58] Vgl. auch Fritsch, Handbuch S. 44 Anm. B, II b.

[59] Vgl. die ganz ähnliche Lage der belgischen Kleinbahnen (chemin de fer vicinaux) bei Kayser: Die belgischen Kleinbahnen, Berlin 1911, S. 18.

4. Privatanschlußbahnen.

Als letzte, jedoch nicht zu unterschätzende Gruppe[60] sind die Privatanschlußbahnen[61] und ihre rechtliche Stellung in der Deutschen Eisenbahnverfassung zu behandeln.

Hatte die Bezeichnung „privat" bei den Privatbahnen allein die Bedeutung, den Eigentümer der Bahn zu bezeichnen, so besagt „privat" bei den Privatanschlußbahnen mehr. Diese dienen nämlich nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern der privaten Benutzung durch einzelne Personen, meist die Unternehmer selbst[62], die ihren Wirtschaftsbetrieb, Fabrikhof oder dergl. mit öffentlichen Eisenbahnlinien verbinden[63].

a) Unternehmungsrecht.

Zur Begründung und zum Betrieb von Privatanschlußbahnen bedarf es gemäß § 43 des Preußischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen (KlbG) polizeilicher Genehmigung. Diese verleiht dem Unternehmen kein öffentliches Recht, insbesondere kein Bau- und Betriebsrecht, und legt ihm auch, da die Bahn nur seinen privaten Zwecken dienen soll, keine Verpflichtung zum Bau und Betriebe auf[64]. Es besteht für die Bahn, an welche die Privatanschlußbahn angeschlossen werden soll, keine gesetzliche Verpflichtung zur Gestattung dieses Anschlusses[65]. Für Privatanschlußbahnen gilt Art. 94 Abs. 3 RV 19 nicht[66]. Hingegen findet die Vorschrift der Folgeleistungspflicht zum Zwecke der Landesverteidigung gem. Art. 96 RV Anwendung[67].

Für die der Genehmigung vorangehende polizeiliche Prüfung auf betriebssichere Beschaffenheit der Bahn ist wegen der Zuständigkeit maßgebend, ob der Unternehmer die Bahn betreibt, oder ob dies die Bahn tut, der die Privatanschlußbahn angeschlossen wird. In letzterem Falle ist die Eisenbahnaufsichtsbehörde — die Reichsbahndirektion — für die technische Prüfung zuständig. Da die Genehmigung keine öffentlichrechtliche privilegierte Stellung des Unternehmens zur Folge hat, ist Herstellung und Betrieb des Anschlusses Ausfluß des privaten Ei-

---

[60] 1928 bestanden in Deutschland 12 276 km Privatanschlußbahnen. Vgl. Nehse: Die Privatgleisanschlüsse der Reichsbahn in rechtlicher Hinsicht. Berlin 1931, S. 15.

[61] Hier nur im Sinne des KlbG. § 43: Unmittelbare Gleisverbindung und Einrichtung für Maschinenbetrieb. Vgl. Nehse, a. a. O., S. 14.

[62] Gleim, KlbG. S. 239.

[63] § 43 KlbG.: Bahnen des allgemeinen Verkehrs und Kleinbahnen.

[64] Nehse, a. a. O., S. 22.

[65] Jedoch für ein neues Eisenbahnrecht gefordert, vgl. Böttger: zum Thema „Neues Eisenbahnrecht" in VT 1935 S. 147 ff.

[66] Nehse, a. a. O. S. 40; Fritsch, Eisenbahnrecht S. 108.

[67] Nehse, a. a. O. S. 22

gentumsrechts[68]. Gegen etwa entgegenstehende Privatrechte Dritter ist die Genehmigung keine Hilfe. Der Anschluß wird vielmehr durch privat- und schuldrechtlichen Vertrag zwischen Anschlußsucher und der betreffenden Bahn getätigt[69].

b) Aufsicht.

Die eisenbahntechnische Aufsicht liegt gemäß § 50 KlbG bei der Eisenbahnbehörde, das ist die zuständige Reichsbahndirektion[70]. Wie bei den Kleinbahnen wird durch die Genehmigung nach Aufstellung des Bauplans auch die Planfeststellung in Verbindung mit dem ergänzend hinzutretenden § 17 KlbG für die Privatanschlußbahnen geregelt[71]. Auch im übrigen finden für die Privatanschlußbahnen ebenso wie für die Kleinbahnen die §§ 315—320 StGB, sowie im wesentlichen die Vorschriften über das Betriebspersonal (§ 45 KlbG) Anwendung[72].

Für die vertragliche Haftung ihren Benutzern gegenüber gilt das HGB nicht[73], denn die Privatanschlußbahnen dienen nicht dem öffentlichen Verkehr, das Gleiche gilt von dem Bahneinheitsgesetz[74]. Dagegen haftet der Unternehmer einer Privatanschlußbahn für Körperverletzungen und Tötungen gemäß den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes.

Von einem Betriebsmonopol der Reichsbahn, also einem wirtschaftlichen Vorrang der Reichsbahn auf dem Gebiete der Privatanschlußbahnen kann daher in rechtlicher Hinsicht überhaupt nicht und in tatsächlicher nur insoweit gesprochen werden, als sie den Betrieb auf den Anschlußgleisen besorgt.

E. Die heutige Gestalt des Betriebsmonopols der Reichsbahn.

1. Die Bestandteile des Betriebsmonopols.

a) Tatsächliches Eisenbahnbetriebsmonopol.

Die rechtliche Stellung der verschiedenen deutschen Eisenbahnarten ist, wie oben dargelegt, durchaus verschieden und ihre verkehrs-

[68] Fritsch, Eisenbahnrecht S. 425.
[69] Nehse, a. a. O. S. 40; Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 425; derselbe, Handbuch S. 103, Anm. 64 B.
[70] Fritsch, Handbuch, S. 104, Anm. 71.
[71] Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 150.
[72] Vgl. § 4 KlbG.
[73] Fritsch, Eisenbahnrecht S. 319.
[74] Fritsch, Handbuch S. 117, Anm. 4.

wirtschaftliche Bedeutung[1] ist gewiß nicht zu unterschätzen Dennoch ergibt der Vergleich aller von der Reichsbahn betriebenen Bahnen mit den übrigen im ganzen gesehen die klare Vormachtstellung der Reichsbahn auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes. Sie hat insofern zwar nicht ein ausschließliches, aber ein weitgehendes faktisches Eisenbahnbetriebsmonopol.

b) Rechtliches Betriebsmonopol.

Hand in Hand mit diesem tatsächlichen Monopol geht das Monopol im Rechtssinne, welches die Reichsbahn zum Bau und Betrieb neuer Reichseisenbahnen besitzt und das im einzelnen oben bereits dargestellt wurde[2].

c) Hoheitliche Aufgaben.

Darüber hinaus ist die Reichsbahn durch die Eisenbahngesetzgebung mit der Wahrnehmung der Privatbahnaufsicht und der eisenbahntechnischen Aufsicht über Klein- und Privatanschlußbahnen betraut. Damit ist ihr in Verbindung mit dem ausschließlichen Bau- und Betriebsrecht für neue Bahnen des allgemeinen Verkehrs die von diesem rechtlich zu scheidende Gliedstellung in der Durchführung der Reichsaufgaben übertragen worden.

Das Reich erfüllt diese Aufgaben auf doppelte Weise: einmal durch den Betrieb seiner Reichsbahn selbst, zum anderen durch die Beaufsichtigung der privatwirtschaftlichen Eisenbahnbetriebe und sichert so die Verkehrsinteressen der Allgemeinheit.

2. Das sogenannte Eisenbahnmonopol des Reiches.

Es darf somit festgestellt werden, daß die Reichsbahn ein weitgehendes Betriebsmonopol besitzt[3], ein tatsächliches auf Grund des überragenden Umfanges sowie gleichzeitig ein rechtliches, das seinen Ursprung in der „Eisenbahnhoheit“[4] des Reiches hat. In diesem Zusammenhange wird auch von einem Eisenbahnmonopol des Reiches gesprochen[5]. Da ohnehin nach der Vereinigung von Reich und Reichsbahn die Grenze zwischen der Rechts- und Wirtschaftsstellung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ und der des Reiches äußerlich schwerer erkennbar geworden ist, erscheint der Ausdruck „Eisenbahnmonopol des Reiches“ nicht sehr treffend. Unter einem Reichseisenbahnmonopol würde nämlich ein hoheitliches Alleinbetriebsrecht des

---

[1] Vgl. Borchart: Die Verkehrsbedeutung der Privateisenbahnen u. Kleinbahnen in VT 1937, Heft 21: im Jahre 1935 wurden von den Privatbahnen rd. 35 Mill., von den Kleinb. rd. 62 Mill. Personen befördert, desgl. von den Privatbahnen 40 Mill. t und von den Kleinbahnen 38 Mill. t.

[2] Vgl. S. 23 d. Arb.

[3] Meißner-Kaisenberg, S. 242.

[4] Vgl. Knebel: Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich bis zur Gegenwart, Freibg. Diss. 1935.

Staates zu erblicken sein; ein solch allgemeines ausschließliches Recht des Reiches auf Anlage und Betrieb von Eisenbahnen gibt es aber trotz Staatsbahnprinzip in Deutschland nicht[6]. Unter dem Reichseisenbahnmonopol könnte daher heute nur die der Reichsbahn übertragene Reichshoheit verstanden werden, nicht aber ein ausschließliches Betriebsrecht des Reiches selbst. Das Betriebsmonopol ist zwar sehr weitgehend, jedoch zu Gunsten der privaten Bahnen verschiedentlich durchbrochen. Zusammenfassend ist demnach zu sagen: die Reichsbahn besitzt ein Eisenbahn-Betriebsmonopol. Dieses setzt sich zusammen aus dem ausschließlichen Monopol im Rechtssinne auf dem Gebiete von Bau und Betrieb neuer Bahnen des allgemeinen Verkehrs, der Reichseisenbahnen sowie einiger Privatbahnen, außerdem aus dem weitgehenden, aber durchbrochenen tatsächlichen Monopol, das sich mittelbar auch auf die übrigen Eisenbahnarten auswirkt.

3. Die Eisenbahn im Rahmen des Gesamtverkehrs.

Nicht die Führung des Eisenbahnwesens allein, sondern der gesamte deutsche Verkehr gehört zum Aufgabenbereich des Staates. Die Eisenbahnen sind nur ein — wenn auch gerade wegen ihrer hohen wirtschafts- und wehrpolitischen Bedeutung[7] besonders kräftiges — Glied des Verkehrs. Innerhalb der Eisenbahn bekleidet die Reichsbahn die oben beschriebene Monopolstellung. Ein tatsächliches oder gesetzliches Monopol auf dem Gebiete des Gesamtverkehrs besitzt sie nicht[8]. Das weitgehende tatsächliche Beförderungsmonopol der Eisenbahn, das früher fast den gesamten Personen- und Güterverkehr auf weitere Entfernungen umfaßte, ist durch die neuere Entwicklung anderer Verkehrsmittel, namentlich des Kraftwagens[9] verschwunden. Die verschiedenen Eisenbahngesetze, besonders das Haftpflichtgesetz fußen aber noch auf der Vorstellung von der Vorrang- oder Einzelstellung der Eisenbahn als Verkehrsmittel.

Das Handelsgesetzbuch unterwarf die Eisenbahnen im § 453 dem Beförderungszwang. Das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 legte den Eisenbahnen wegen ihrer besonderen Gefährlichkeit einen verschärften

---

[5] z. B. Illing-Kautz, Handb. f. Verw. u. Wirtsch. im Reich u. in Preuß., 11. Aufl. Berlin 1932, 3. Bd., S. 838. Vgl. auch v. Kienitz in ZVMEV, 1927 Nr. 12, S. 321 ff.

[6] Georg Meyer, a. a. O. S. 348.

[7] über die große wehrpolitische Bedeutung der Eisenbahn und die wehrpolitische Bedeutung der übrigen Verkehrsmittel vgl. Marquardt in Wissen und Wehr 1937, Heft 9, S. 545 ff. und Heft 10, S. 625 ff.

[8] Jubiläumsschrift zum 100jährigen Bestehen der dt. Eisenbahnen 1935, S. 492.

[9] Vgl. Mellerowicz, Monopol oder geregelte Konkurrenz im Verkehrswesen? In: Technik und Wirtschaft 1934, S. 98; Merkert in ZVMEV 1937 S. 754.

Haftungsmaßstab für Betriebsunfälle von Personen an, der wohl in erster Linie geschaffen wurde, weil im Jahre 1871 die Eisenbahn noch für ein überaus gefährliches Unternehmen gehalten wurde. Obwohl auch der § 7 des Kraftfahrzeug-Gesetzes dem Kraftfahrzeughalter die Ersatzpflicht für den Schaden auferlegt, der durch Tötung oder Körperverletzung von Personen beim Betriebe des Kraftfahrzeuges eintritt, sind die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes über die Eisenbahnhaftung erheblich schärfer. Nach § 1 dieses Gesetzes haftet der Betriebsunternehmer, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist. Diese einseitige Beweislast des Eisenbahnunternehmers läßt die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes als besonders hart erscheinen, zumal das Kraftfahrzeuggesetz dem Kraftfahrzeughalter die Beweislast für höhere Gewalt oder Mitverschulden nicht auferlegt. Außerdem wird der Begriff „Betrieb“ [10] einer Eisenbahn bei der Auslegung des Haftpflichtgesetzes sehr weit gefaßt. Als einziges Beispiel sei hier angeführt, daß die Verletzung eines Menschen durch Gegenstände, die aus dem fahrenden Zuge geworden oder gehalten wurden dem Eisenbahnbetriebe zugerechnet worden sind [11].

Daraus ergibt sich folgende Lage: Die Bahnen betreiben nach wie vor unter den alten gesetzlichen Bestimmungen des vorigen Jahrhunderts ihre Linien. Der Kraftwagen tritt ihnen gegenüber in Wettbewerb, ohne an so scharfe Normen gebunden zu sein. Obwohl die Unfall-Statistik [12] mehr Opfer des Kraftwagens als der Eisenbahn aufweist, sind der letzteren die härteren Bestimmungen im Haftpflichtgesetz auferlegt worden. Diese ihr im Hinblick auf ihre einstige Monopolstellung heute noch auferlegten gesetzlichen Sonderpflichten bedeuten eine beträchtliche Vorbelastung der Eisenbahn gegenüber dem privaten Kraftverkehrswesen, das nicht die gleichen Verpflichtungen trägt [13]. Ferner ist die Eisenbahn an die Beförderungs- und Betriebspflicht, sowie durch den Tarifzwang gebunden und für ihre Fahrbahn und deren Vorhaltung ist sie selbst verantwortlich.

---

[10] Fritsch, Handbuch S. 338 Anm. 3 A u. B.

[11] ebenda, S. 339 Anm. 3 B a; RGZ. 1/253 und 75/185.

[12] Es verunglückten tödlich:

	1933	1934
durch Eisenbahnen	711	109
durch Straßenbahnen	195	60
durch Kraftwagen	3217	922
durch Krafträder	1543	227

Vgl. Wirtschaft und Statistik 1935, S. 859 u. 1936, S. 836.

Vgl. auch VT vom 5. 3. 1934 Tafel IV: Beteiligung der einzelnen Arten von Wegebenutzern an Unfällen im Jahre 1933:

Personenkraftwagen	12 664
Lastkraftwagen	5 670
Eisenbahnen	3

Dem gegenüber unterliegen die Kraftwagenunternehmungen lediglich den Bestimmungen des Gesetzes über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1935, welches zwar auch die Genehmigung des Unternehmens durch die höhere Verwaltungsbehörde [14] und Aufstellung von Tarifen [15] fordert, aber im übrigen den Unternehmen keine Betriebs- und Fahrbahnunterhaltungspflicht auferlegt.

Der Wettbewerb des Kraftwagens ist auch insofern zu Ungunsten der Eisenbahn ungleich, als letztere, besonders die Reichsbahn, den sogenannten Werttarif besitzt. Das bedeutet höhere Tarife für hochwertige, niedrige für billige Waren. Darin liegt ein gut Teil der sozialen Aufgaben der Reichsbahn [16], da er es ermöglicht, die billigen Güter unter Umständen aus volkswirtschaftlichen Gründen sogar noch unter Selbstkosten zu befördern, weil diese Ausfälle durch stärkere Belastung der hochwertigen Güter gedeckt werden können [17]. Es leuchtet ein, daß die Reichsbahn diese soziale Aufgabe des Ausgleichs nicht erfüllen kann, wenn der Kraftwagen die teureren Güter billiger als sie befördert, ihr also die Ausgleichmöglichkeit entzieht. Der Reichsbahn ist insofern aber bereits auf dem Gebiete des Kraftverkehrs eine bessere Stellung geschaffen worden, als sie selbst Güterfernverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen betreibt [18] und bereits selbst das weitaus größte Kraftfahrunternehmen des Güterverkehrs im Deutschen Reiche ist [19]. überdies hat die Reichsbahn bei der Tarifaufstellung für den Güterfernverkehr mitzuwirken [20].

Gänzlich frei von gesetzlichen Beschränkungen ist das Kraftverkehrswesen innerhalb eines Gemeindebezirks im Umkreis von 50 km Halbmesser. Hier prallen die Gegensätze der ausgesprochenen Nahverkehrsmittel: Auto und Kleinbahn unmittelbar hart aufeinander. Es würde über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen, wenn auch auf diese einzelnen Probleme näher eingegangen würde. Ein kurzer überblick über die Gesamtverkehrslage ist jedoch am Platze. Neben dem vorherrschenden Werttarif ist in den Gütertarifen der Reichsbahn der sogenannte Staffeltarif berücksichtigt, d. h. der Beförderungskilometer wird billiger, je weiter ein Gut fährt. Denn gewisse Kosten entstehen ohne Rücksicht auf die Länge der Strecke — sogenannte

[13] Knoche: Das Verkehrsmonopol . . . Gött. Diss. 1934; Frank: Die Stellung d. Reichsb. in Nat. Soz. Handb. f. Recht u. Gesetzgebung München 1935, S. 857.

[14] §§ 1 u. 5 ff.

[15] § 13.

[16] Stieler: Grundfragen aus dem Gebiet des Deutschen Eisenbahnwesens 1925, S. 14.

[17] Hitler: Rede auf der Hundertjahrfeier. VB vom 9. 12. 35, 48. Jg. Nr. 343, S. 1 ff.

[18] § 29 Güterfernverkehrsgesetz vom 26. 6. 35.

[19] Frank, Nat. Soz. Handbuch, S. 859.

[20] § 13 Güterfernverkehrs-Gesetz.

Abfertigungsgebühren. Zur Sicherung der Nahtransporte wird die volle Abfertigungsgebühr erst für eine gewisse Mindeststrecke veranschlagt[21]. Die Berechnung der Tarife im Falle einer vorgängigen oder besonders einer Weiterbeförderung eines Gutes auf einer Kleinbahn bereitet Schwierigkeiten. Es kann nämlich den Kleinbahnen mit ihrer kurzen Betriebslänge nicht zugemutet werden, für einen kurzen Transport, der letzter Fortsatz einer langen Reichsbahnstrecke ist, den geringsten Kilometerstaffeltarif einzunehmen. Dadurch ist den Kraftwagen der Wettbewerb erleichtert[22], denn ihnen, die weder ihre Fahrbahn erhalten müssen, noch einer Beförderungspflicht unterliegen, ist es möglich, die Tarife der Eisenbahnen für hochtarifierende Güter zu unterbieten. Überdies gewähren sie den Vorteil, die Güter von Haus zu Haus ohne Umladung befördern zu können. Und hier kann die Reichsbahn nicht nur auf der Schiene, sondern auch als Güterfernverkehrunternehmer auf der Straße in Wettbewerb mit den „Spediteuren auf Schienen", den Kleinbahnen treten[23].

Weitaus älter ist der Kampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Wegen der verschiedenen Geschwindigkeit und der begrenzten Anlagemöglichkeit für Wasserstraßen sind die Gebiete für beide Verkehrsmittel verhältnismäßig verschieden[24]. Daher dürften umwälzende Änderungen hier wohl nicht zu erwarten sein. Es bleibt festzustellen, daß die Reichsbahn neben dem weitgehenden Betriebsmonopol auf der Schiene zwar bereits eine beachtliche Stellung auf der Straße besitzt, daß jedoch von einer Monopolstellung im Gesamtverkehr nicht die Rede sein kann.

Mit den rechtlichen Erörterungen über die Gestalt des Betriebsmonopols der Reichsbahn ist das eigentliche Thema der Arbeit abgeschlossen. Da es indes das Ziel dieser Abhandlung ist, einen bescheidenen Baustein für ein neues Verkehrsrecht beizusteuern, dürfte mit Rücksicht auf die zu erwartende Neuregelung desselben ein Ausblick in die Zukunft des Eisenbahnverkehrsrechts gestattet sein.

F. Zukunftsaufgaben der Eisenbahngesetzgebung.

Bei der engen Verwobenheit des Eisenbahnverkehrs mit den Problemen des gesamten deutschen Verkehrs, dessen Führung Reichsaufgabe ist, mit der Wirtschaft und anderen Gebieten des staatlichen Le-

---

[21] Stieler, a. a. O. S. 15.

[22] Vgl. Merkert in ZWMEV 1937 S. 754.

[23] Wehrspan: Die Zukunftsaufgaben der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in VT 1935, S. 30.

[24] Vgl. hierzu Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt 1933 in VT 1935, S. 72.
Marquardt, in Wissen und Wehr Heft 10 S. 625 u. 626 unter besonderer Berücksichtigung der wehrpolitischen Bedeutung.

bens müssen hier neben den rechtspolitischen auch wehr-, wirtschafts- und verkehrspolitische Gebiete gestreift werden. Die Tatsache, daß der Reichsbahn auch außerhalb des Schienenweges Verkehrsaufgaben gestellt sind, mag dies im besonderen rechtfertigen.

1. Die Aufgaben.

Die augenblickliche Rechtslage im Verkehrswesen, beruhend auf den verschiedenartigsten Gesetzen eines Jahrhunderts ungeahnter Entwicklung, wird wohl von keinem Verkehrsteilnehmer als besonders glücklich empfunden. Wenn auch das brennendste Problem — Eisenbahn und Kraftwagen im Güterfernverkehr — durch das Gesetz vom 26. 6. 1935 einer vorläufigen Lösung entgegengeführt wurde, so harrt doch der gesamte deutsche Verkehr seiner einheitlichen Regelung durch das Reich.

Die Richtlinien der kommenden Gesetzgebung sind bereits vorhanden. „Im nationalsozialistischen Staate gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden. Jedem Beförderungszweige müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag. Voraussetzung hierfür ist ein Reichsverkehrsrecht, das in mehreren Gesetzen die unmittelbar zusammengehörigen Verkehrszweige regelt“ [1].

Es soll dahingestellt bleiben, wie das Recht der Eisenbahnen im Verhältnis zu dem der Kraftfahrunternehmungen und der Binnenschiffahrt geregelt wird. Ob ein ausschließliches Hoheitsrecht des Reiches zum Betriebe des gesamten Verkehrs innerhalb seiner Grenzen [2] gesetzt wird, auf Grund dessen das Reich Unternehmern Konzessionen erteilt, ob es einen gewissen Wettbewerb aufrecht erhält oder gar fördert, ob es schließlich jedem Verkehrsmittel besondere Gebiete zuweist, dies alles sind Aufgaben der allgemeinen Verkehrsgesetzgebung, auf die im einzelnen einzugehen über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen würde. Allein im Eisenbahnrecht bedürfen noch genug Fragen dringend ihrer Lösung.

2. Bisherige Vorschläge.

Wenn im Schrifttum zur Neugestaltung des Eisenbahnrechts Stellung genommen wurde, so geschah dies zumeist unter Berücksichtigung der besonderen Belange einzelner Gruppen innerhalb des Eisenbahn-

---

[1] Präambel zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 34.

[2] Vgl. Koenigs: Der Monopolgedanke im Verkehrswesen in VtW 1936 S. 618.

wesens. Gerade die Beleuchtung sämtlicher in Betracht kommenden Fragen von allen Seiten ist geeignet, den Weg zu einem zufriedenstellenden Ergebnis zu finden.

Es lassen sich im Schrifttum im wesentlichen drei Gruppen von Vorschlägen unterscheiden. Einmal wird die Verreichlichung[3] sämtlicher Schienenbahnen oder zum mindesten der privaten Bahnen des öffentlichen Verkehrs gefordert. Sodann wird eine gesetzliche Gesamtregelung des Verkehrswesens mit der Maßgabe gewünscht, daß einem besonderen Organ des Reiches, z. B. der Reichsbahn, die Überwachung, Zuteilung und Regelung, ja sogar der Betrieb des gesamten Güterfernverkehrs übertragen wird[4]. Schließlich verlangen Einige[5] weitgehende gesetzliche Sicherungen für die betreffenden Verkehrsmittel oder Eisenbahnarten gegen den Wettbewerb der anderen, in größerem Umfang eine Art Selbstverwaltungsrecht[6] und Mitwirkung bei der gesetzlichen Wettbewerbsregelung.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die einzelnen Forderungen sich mehr oder weniger überschneiden.

a) Verreichlichung aller Bahnen.

Zur Begründung der Forderung nach Verstaatlichung der Eisenbahnen wird in erster Linie angeführt, daß nur ein großes Unternehmen wie die Reichsbahn in der Lage sei, die gemeinwirtschaftlichen und wehrpolitischen Aufgaben der Eisenbahn zu erfüllen, da kleineren Unternehmen u. a. die tarifliche Ausgleichsmöglichkeit fehle. Außerdem sei durch Verreichlichung aller Bahnen des öffentlichen Verkehrs die einheitliche Führung im Eisenbahnwesen am besten gewährleistet und einem schädlichen Wettbewerb anderer Verkehrsmittel am wirksamsten zu steuern. Das Ziel der Verreichlichungsanhänger ist demnach die Schaffung eines Eisenbahnmonopols des Reiches im Rechtssinne, mit dem ein ausschließliches Betriebsmonopol der Reichsbahn für alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs verbunden sein würde.

---

[3] Vgl. Begründung zum Ges. v. 26. 6. 36 in VT 1937, S. 1; v. Eltz: über die zukünftige Stellung der nebenbahnähnl. Kleinbahnen, ZVMEV 1936 S. 1024 ff.; derf.: Der Staatsbahngedanke im Eisenbahnrecht in ZAkDR 1936, S. 847; Goudefroy: Verkehrsrecht und Organisation im nat.-soz. Staate in Deutsche Verwaltung 1934, S. 303.

[4] Knoche: Das Verkehrsmonopol als nationalpolitische Lösung des Wettbewerbs. Diss. 1934. Goudefroy, a. a. O. S. 300 ff.; Teubner, Reichsbahn und Kraftwagen im Dritten Reich, VtW 1933 S. 657.

[5] Ott: Die Zukunftsaufgaben der Privateisenbahnen in VT 1935, S. 32; Wehrspan: Die Zukunftsaufgaben der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in VT 1935 S. 29 ff.; derf. in VT 1937 S. 1 ff.
v. Galléra in ZVMEV 1938, S. 233 ff.
Merkert, ZVMEV 1937, S. 756 ff.; Mellerowicz, a. a. O. 1934 S. 97 ff. u. Utermann, Magazin d. Wirtschaft S. 2154 ff.

[6] Böttger, VT 1935 S. 148.

b) Allgemeines Verkehrsmonopol.

Wo ein allgemeines gesetzliches Verkehrsmonopol des Reiches angestrebt wird, ist hierbei zum Teil die Verreichlichung der Bahnen als Voraussetzung gedacht, zum Teil aber auch nicht verlangt worden. Unter diesem Monopol, das auch als „Verkehrsregal" bezeichnet wurde, verstand man die restlose Unterstellung des gesamten Verkehrs unter eine vom Reich ausgeübte Betriebsführung. Diese Forderung bedeutet die Weiterentwicklung des Grundsatzes, daß die Leitung des Verkehrs Staatsaufgabe ist, dahin, daß auch seine praktische Betriebsführung vom Staat als Hoheitsrecht übernommen werden soll [7]. Hier finden sich viele Berührungspunkte zu den oben geschilderten Verreichlichungswünschen, denn ein vom Reich gehandhabtes Monopol des Gesamtverkehrs würde eine Erweiterung des bisherigen Betriebsmonopols der Reichsbahn, besonders auch außerhalb des Schienenweges zur Folge haben. Andererseits wäre auch hier eine Neugliederung, etwa eine Dreiteilung Schiene-Straße-Wasserweg oder Vierteilung mit Einschluß der Luftfahrt mit verschiedenen Hoheitsträgern denkbar.

c) Beibehaltung der bestehenden Eisenbahnarten.

Es ist nur selbstverständlich, daß dort, wo die Beibehaltung der bestehenden Eisenbahnarten erwartet wird, eine weitgehende gesetzliche Regelung des Wettbewerbs unter möglichster Berücksichtigung und Mitwirkung der betreffenden Eisenbahnart gewünscht wird [8]. Auch die Vertreter dieser Anschauung sehen in ihren Vorschlägen die beste Lösung für die Erfüllung der gemeinnützigen und sozialen Aufgaben der Eisenbahnen.

3. Würdigung und Vorschlag des Verfassers.

a) Würdigung der Vorschläge.

Bei der Betrachtung obiger Vorschläge sollen die Richtlinien, die sich für die kommende Verkehrsgesetzgebung in der Präambel des Gesetzes vom 4. 12. 34 finden und die oben bereits angeführt wurden, zu Grunde gelegt werden.

Einer volkswirtschaftlichen Untersuchung muß es vorbehalten bleiben, die wirtschaftlich günstigsten Bedingungen für die verschiedenen Verkehrs- und Eisenbahnunternehmungen festzustellen. Im

---

[7] Vgl. Koenigs: Der Monopolgedanke im Verkehrswesen, VtW 1936, S. 618 u. 619; ferner auch Kittel: Die Einheit der Deutschen Eisenbahnen als Grundlage einer gesamtdeutschen Verkehrspolitik in VtW 1936, S. 610 ff.; — für eine Monopolisierung des Verkehrs in seiner Gesamtheit allgemein: Mance: Organisation und Verwaltung des Verkehrswesens, übersetzt in VtW 1933, S. 448 ff.

[8] Für die Privatanschlußbahnen vergleiche Böttger: Zum Thema „Neues Eisenbahnrecht" in VT 1935 S. 147/148, und Borchart: in VT, 1937, Heft 21.

Rahmen der folgenden Erörterungen kann nur auf die rechtlich bedeutsamsten wirtschaftlichen Erwägungen eingegangen werden.

Für die Verreichlichung der privaten Bahnen sprechen zwar die oben angeführten Gründe der ausgleichenden Bewirtschaftung und der einheitlichen Leitung. Für sie sprechen besonders auch sozial-, wirtschafts- und wehrpolitische Rücksichten. Mancherlei spricht jedoch auch dagegen. Zunächst sei bemerkt, daß die privaten Bahnen des allgemeinen Verkehrs bereits so in das Netz der Reichsbahn eingegliedert sind, daß sie in keiner Weise der einheitlichen Leitung und Bewirtschaftung entzogen sind. Dies mag als Hinweis dafür genügen, daß auch ohne Überführung von Betrieb und Eigentum einheitliche Führung und Tarifgestaltung möglich sind.

Die privaten Nebenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind größtenteils Unternehmen mit geringerem Verkehrsaufkommen. Ihre Überführung in die Reichsbahn dürfte daher eine Erhöhung der Gesamtunkosten und eine Erschwerung des sozialen Ausgleichs zur Folge haben. Dies wäre sogar umsomehr der Fall, als der private Unternehmer, schon um seinen Betrieb am Leben zu erhalten, sich durch Werbung und Vertragsabschlüsse einen größeren Verkehr schaffen kann, eine Kleinarbeit, zu der die Reichsbahn weder in der Lage noch gewillt sein dürfte [9].

Der Wettbewerb des Kraftwagens macht einigen privaten Bahnen ohne Zweifel die Aufrechterhaltung des Betriebes fast oder gänzlich unmöglich. Auch wird von maßgeblichen Fachleuten zugegeben, daß so manche Kleinbahn besser ungebaut geblieben wäre [10]. Es wird also auch in Zukunft mit der Stillegung dieser oder jener kleinen Bahn zu rechnen sein [11]. Nun ist aber die Stillegung von privaten Bahnen eher möglich als die einer Staatsbahn. Das hat sich beispielsweise in Schweden gezeigt. Dort führte die Übernahme einiger Privateisenbahnen durch den Staat zu unglücklicher Entwicklung der Staatsbahnfinanzen, sodaß daher später die öffentliche Übernahme notleidender Privatbahnen abgelehnt worden ist [12].

Dem Vorschlage, ein reines Verkehrsmonopol des Reiches zu schaffen, ist folgendes entgegenzuhalten: die Vorteile sind bereits hervorgehoben worden. Sie bestehen in restloser Einheitlichkeit von Leitung und Betrieb. Doch nicht immer hat sich — gerade auf dem Gebiet der Verwaltung — eine überspitzte Zentralisierung bewährt. Das völlig unbeschränkte Recht eines Verkehrsmittels oder Unternehmens,

---

[9] Vgl. Wehrspan in VT 1937 S. 3.

[10] v. Wilmowsky: Die Bedeutung der Kleinbahnen im Deutschen Verkehrswesen, VtW 1936 S. 221; Koenigs VtW 1936 S. 619; vgl auch v. Eltz, ZAkDR 1936 S. 845.

[11] Teubner in VtW 1933 S. 657.

[12] Paszkowski: Die Schwedischen Privatbahnen und der Staatsbahngedanke in Schweden, in ZVMEV 1936 S. 932 ff.

als Reichsorgan über die Verteilung auch nur des Güterfernverkehrs zu entscheiden[13], muß zum Ende jeglichen Wettbewerbs führen. Mit dem Fortfall des Wettbewerbes aber würde die Berechtigung des Verkehrsbenutzers entfallen, zu entscheiden, welchem Unternehmen er seine Güter anvertrauen, mit wem er einen Transportvertrag abschließen will. Ferner würde der Unternehmergeist zurückgedrängt, der es bisher immer noch erreicht hat, daß so manche Bahn trotz aller Schwierigkeiten lebt und betrieben wird. Die Überwachung und praktische Durchführung eines solchen Verkehrsmonopols, das sich dann bis in die kleinsten Verästelungen zu erstrecken hätte, dürfte einen Aufwand an Kräften erfordern, der seinerseits wieder eine gemeinnützige Tätigkeit des Verkehrs in Frage stellen würde, sofern die Durchführung nicht von vornherein unmöglich wäre. Damit soll nichts gegen die Vereinigung verschiedener Verkehrsmittel in einer Hand gesagt werden, wie dies zum Teil schon durch die Reichsbahn und auch zum Teil von kommunalen Kreisbahnen verwirklicht ist.

Die Vorrangstellung, welche die Reichsbahn dadurch, daß sie auch Kraftfahrunternehmen ist und an dem Unternehmen Reichsautobahnen beteiligt ist, im Güterfernverkehr inne hat, ist — man denke an die Binnenschiffahrt — noch kein ausschließliches Verkehrsmonopol. Zudem ist die Frage des allgemeinen Verkehrsmonopols grundsätzlich entschieden durch den Satz der Präambel des Gesetzes vom 4. 12. 34, daß sich die Verkehrsmittel sowohl in öffentlicher wie privater Hand befinden können.

Weder ein ausschließliches Verkehrsmonopol[14] im Rechtssinne, noch eine restlose Verreichlichung aller Bahnen dürfte den Interessen des Deutschen Reiches in vollem Umfange gerecht werden. Vielmehr wird es darauf ankommen, die Verkehrsarten über ihre Unternehmensformen hinweg untereinander auszugleichen[15].

b) Das Erfordernis gewissen Wettbewerbs.

Beläßt man die privaten Bahnen wenigstens zum Teil in Eigentum und Betrieb ihres Unternehmers, so bleiben sie auch mehr oder weniger Teilnehmer am Wettbewerb im Verkehr. Gewiß ist eine einheitliche Verkehrsführung durch das Reich zu erwarten. Es kann aber nicht verlangt werden, daß nun der Reichsverkehrsminister jedem einzelnen Verkehrsmittel seinen „Anteil" zuweist[16]. Das bedeutet, daß auch die Wünsche derer, die ein völlig durch das Reich geschütztes Dasein aller Bahnen anstreben, wohl kaum restlos in Erfüllung gehen dürften. Einen gewissen Daseinskampf werden die privaten Bahnen auf jeden Fall ausfechten müssen. Es würde zu weit führen, hier auf

[13] Teubner: VtW 1933 S. 657.

[14] Das auch nur für den Güterfernverkehr von der Reichsbahn ausgeübt wird, vgl. Koenigs, VtW 1936 S. 616 und 621.

[15] Kittel, VtW 1936 S. 614.

die volkswirtschaftlichen Folgen der Stillegung von Bahnen mit oder ohne Ersatz durch Kraftwagen[17] näher einzugehen.

c) Die Tariffrage.

Schwierigkeiten wird im Falle der Beibehaltung der privaten Bahnen die Tariffrage bereiten. Es ist selbstverständlich, daß Unternehmungen, die durchschnittlich ein niedriges Verkehrsaufkommen haben, oft höhere Tarife als die Reichsbahn nehmen müssen. Es ist ferner einleuchtend, daß sie oft nur geringere Löhne und Gehälter zahlen können. Berücksichtigt man diese unumgänglichen Mehrbelastungen kleiner privater Bahnen, so erscheint der Wunsch derselben nach sogenannter „Durchtarifierung", d. h. Verteilung der bisher nur von der Reichsbahn vereinnahmten Abfertigungsgebühr auf Ankunfts- und Aufgabebahn, mit der Reichsbahn gerechtfertigt. Aus der Eigenschaft der kleinen Bahnen als Zubringer der Reichsbahn ergibt sich der berechtigte Anspruch auf gewisse Teilnahme an dem durch sie vermittelten Verkehrsgeschäft und damit die Notwendigkeit, im kommenden Eisenbahnrecht für eine Durchtarifierung die gesetzliche Grundlage zu schaffen[18]. Den privaten Bahnen, insbesondere den Kleinbahnen, die zur Erhaltung ihres Betriebes gezwungen sind, teils über, teils unter Reichsbahntarif zu befördern, darf diese Möglichkeit auch durch das kommende Recht nicht genommen werden. Es versteht sich von selbst, daß auch hier mit Rücksicht auf einen gesunden gemeinnützigen Verkehr Grenzen gesteckt werden müssen. Wie weit dies zu geschehen hat, muß der Entscheidung der zuständigen Reichsstelle — das dürfte der Reichsverkehrsminister sein — von Fall zu Fall vorbehalten bleiben.

d) Zusammenfassung: statt Verkehrskrieg — Zusammenarbeit.

Im Ergebnis ist festzustellen, daß eine völlige Verstaatlichung aller Bahnen und eine restlose Monopolisierung des Verkehrs unangebracht ist. Wünschenswert und erforderlich sind dagegen eine straffe einheitliche Führung und umfassende Gesetzgebung durch das Reich. Daraus ergeben sich die wichtigsten Punkte für die zukünftige Gesetzgebung. Aus dem bestehenden Verkehrskrieg[19] muß eine Zusammenarbeit werden, innerhalb deren ein gesunder Wettbewerb zwar nicht gesetzlich ausgeschaltet ist, aber andererseits dafür gesorgt ist, daß

---

[16] Koenigs, VtW 1936 S. 618.

[17] Vgl. hierüber Wehrspan, VT 1937, S. 3.

[18] Vgl. v. Wilmowsky, VtW 1936, S. 221; Willenberg: Aus der Tätigkeit der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, VT 1937 S. 6; Wehrspan, VT 1935, S. 30.

[19] Bormann: über die Struktur des deutschen Landverkehrs, VtW 1933, S. 460.

nicht ein Verkehrsmittel das andere von der ihm entsprechenden und gemäßen Betätigung zum Schaden des Volksganzen abgrängt [20].

Die Reichsbahn, die heute ein weitgehendes Eisenbahnbetriebsmonopol besitzt, wird dieses, besonders mit Rücksicht auf ihre hoheitlichen Aufgaben auch in Zukunft behalten und ausbauen. Ein neues Reichsgesetz wird dies ermöglichen müssen. Als öffentliche Anstalt des Reiches wird die Reichsbahn auch ihren Kraftwagenverkehr behalten und gegebenenfalls ausdehnen. Daß sie hier den privaten Bahnen — besonders den Kleinbahnen im Nahverkehr — nicht den diesen im Interesse der Allgemeinheit zukommenden Verkehrsanteil wegnimmt, wird ebenfalls Gegenstand der neuen Gesetzgebung sein müssen im engen Zusammenhang mit der Tarifgestaltung. Diese wird so zu handhaben sein, daß weder schädlicher Wettbewerb Platz greifen, noch eine Störung des gesamten Verkehrswesens durch restlose Knebelung des Unternehmertums eintreten kann.

e) Reichsgesetz für private Bahnen.

Im Rahmen des Reichsverkehrsrechts, das in mehreren Gesetzen die unmittelbar zusammengehörigen Verkehrszweige regelt [21], bedürfen die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen einer rechtlichen Neuregelung und Begriffsbestimmung. Auf der einen Seite müssen ihnen auch in Zukunft nach Möglichkeit technische Erleichterungen in der bisherigen Form gewährt werden, andererseits haben die meisten und wichtigeren dieser Bahnen eine Bedeutung, die es nicht rechtfertigt, sie „Kleinbahnen" zu nennen und nicht als „Eisenbahnen" anzusehen [22]. Sie müßten vielmehr etwa „Private Nebenbahnen" heißen, denn sie kommen oft den eigentlichen Nebenbahnen an Verkehrsbedeutung gleich, sind als normalspurige Bahnen an das allgemeine Netz angeschlossen und bilden so die letzten Verästelungen des Schienenverkehrs.

Die Straßenbahnen haben ohnehin schon durch das Personenbeförderungsgesetz vom 4. 12. 1934 ihre Sonderregelung gefunden. Die Privatanschlußbahnen müssen im Gegensatz zu früher von den übrigen privaten Bahnen getrennt werden. Sie sind nicht Bahnen des öffentlichen Verkehrs und haben somit auch eine andere Rechtsnatur. Es wird insbesondere an eine gesetzliche Begründung des Anschlußzwanges gedacht werden müssen [23].

Dem Wunsch nach einer reichsgesetzlichen Regelung des Rechts sämtlicher privaten Bahnen des öffentlichen Verkehrs unter einheitlichen Gesichtspunkten [24] muß daher entsprochen werden. Dabei wird

[20] Vgl. Merkert, ZVMEV 1937, S. 758; Vogt: Die Deutsche Reichsbahn und die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft. In: „Wirtschaftsdienst" 1933, S. 1128; Kittel in VtW, 1936 S. 614; Böttger, VT 1935 S. 147.

[21] Präambel zum Gesetz vom 4. 12. 1934.

[22] v. Eltz. In: ZAkDR 1936, S. 845 u. 846.

[23] Böttger, in VT 1935, S. 147 f.

[24] Böttger, a. a. O. S. 148; v. Wilmowsky in VtW 1936 S. 222.

nichts gegen die Übertragung der eisenbahntechnischen Aufsicht an die Reichsbahnbehörden als Reichsorgane einzuwenden sein. Im übrigen aber müßten die privaten Bahnen möglichst dem Reichsverkehrsministerium als solchem unmittelbar unterstellt werden.

f) Wehrpolitische Forderungen.

Die einheitliche Leitung des gesamten Eisenbahnwesens ist nicht zuletzt ein selbstverständliches wehrpolitisches Erfordernis. Die Eisenbahnen mit einheitlich geschultem und geleitetem Personal, das in straffer Diensteinteilung und Pflichtauffassung erzogen ist, mit dem an das Schienennetz angeschlossenen Fernschreiber und Fernsprecher sind im Kriegsfalle sofort für Massentransporte verwendungsfähig [25]. Ein Gleis ist zudem leichter als eine Straße zu legen und nach Zerstörung wiederherzustellen. Dies sind allen anderen Verkehrsmitteln gegenüber die unbestrittenen Vorteile der Eisenbahn auf wehrpolitischem Gebiet. Zu Zwecken der Landesverteidigung müssen daher Gefolgschaft und Bahnbetrieb wie Inventar aller Bahnen [26] ohne Rücksicht auf Zugehörigkeit zum öffentlichen Verkehr dem Reichsverkehrsminister und dem im Einvernehmen mit ihm bestellten höchsten militärischen Eisenbahnführer unterstellt werden.

C. Schlußwort.

Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung, die weder einer Monopolisierung, noch einem schrankenlosen und unwirtschaftlichen Wettbewerb das Wort redet, der Deutschen Reichsbahn aber ihr Betriebsmonopol in dem dargestellten Sinne beläßt, ist damit noch keine abzulehnende Zwischenlösung, sondern als Mittelweg erscheint sie als die gegebene gesetzliche Grundlage für die Führung des Eisenbahnwesens. Diese Führung soll kein Zwang unter staatliche Wirtschaftsformen und -normen sein, sondern dem gesamten Verkehr die größtmögliche Entwicklung gewährleisten zum gemeinen Nutzen des deutschen Volkes.

---

[25] „Ein einfacher Dienstbefehl vermag aus dem friedlichen Beamtenkörper eine einsatzbereite Mannschaft zu machen". Marquardt in: Wissen und Wehr 1937, S. 630.

[26] Vgl. hierzu Ausf. Anw. vom 13. 8. 98 zum KlbG. zu § 1 IV (abgedr. bei Fritsch, Handb. S. 106).

Schrifttum.

Acworth: bei Wehrmann „Stimmen aus verschiedenen Ländern über die Verstaatlichung der Eisenbahnen", in: Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 4, S. 925 ff.

Begründung zum Reichsbahngesetz (Reichstags-Drucks. 1924 Nr. 452 u. 453 und 1930 Nr. 1622).

Besser: Kommentar zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, 4. Auflage, Berlin 1934.

v. Bismarck: Reden, herausg. von Ph. Stein, Reclam-Leipzig.

v. Bitter: Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung, 2. Aufl., Leipzig 1911.

Böttger: „Die Preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, ihre Tarifpolitik und ihr Wettbewerb mit Eisenbahn und Kraftwagen", in: Verkehrstechnische Woche, 1933 S. 481 ff.

„ Zum Thema „Neues Eisenbahnrecht" in: Verkehrstechnik, 1935, S. 147.

Borchart: Die Verkehrsbedeutung der Privateisenbahnen und Kleinbahnen, in: Verkehrstechnik, 18. Jg., Heft 21, 1937.

Bormann: „über die Struktur des deutschen Landverkehrs", in: Verkehrstechnische Woche, 1933, S. 459 ff.

Bund: Monopol, in: Staatslexikon, herausg. von Sacher, Bd. III, Freiburg/Br., 1929.

Dörpmüller: Die nicht reichseigenen Schienenbahnen Deutschlands und die Reichsbahn, in: Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1936 Nr. 19/20, S. 892 f.

„ Die Deutsche Verfassung der Reichsbahn, in: Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1937, Heft 6, S. 161 ff.

Eckermann: Gespräche mit Goethe, Bd. II, Weimar 1918.

v. Eltz-Rübenbach: „Der Staatsbahngedanke im Eisenbahnrecht, in ZAkDR 1936 Nr. 19/20 S. 845 ff.

„ Zukunftsfragen des Schienenverkehrs. Rede am 4. 12. 1936, in: Verkehrstechnik 1936, S. 625 ff.

Fleiner: Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl., Tübingen 1928.

Frank: „Die Stellung der Reichsbahn in Recht und Gesetzgebung". In: NS. Handbuch für Recht und Gesetzgebung, München 1935.

„ Deutsches Verwaltungsrecht, München 1937.

Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, 3. Auflage, Berlin 1930.

„ Das Deutsche Eisenbahnrecht, Grundriß des Reichs- und Preußischen Rechts, Berlin 1927.

v. Gallera: „Die Privat- und Kleinbahnen und der gewerbliche Güterverkehr", in: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 1938, S. 233 ff.

v. Gierke: Deutsches Privatrecht, Bd. I, Leipzig 1895; Bd. II, Leipzig 1905.

„ Labands Staatsrecht und die deutsche Rechtswissenschaft, in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, herausgegeben von Schmoller, 7. Jahrgang, Heft 4, Leipzig 1883.

Gleim: Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. I. Bd.: Das Eisenbahnbaurecht, Berlin 1893.

„ Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, Berlin 1907.

Goudefroy: Verkehrsrecht und Organisation im Nationalsozialistischen Staat. In: Deutsche Verwaltung 1934, S. 300 ff.

Hatschek: Lehrbuch des Deutschen und Preußischen Verwaltungsrechts, 7. u. 8. Aufl., Leipzig 1931.

Helfritz: Allgemeines Staatsrecht als Einführung in das öffentliche Recht und Grundlage politischen Denkens. 2. Aufl., Berlin 1928.

„ Grundzüge des Beamtenrechts. Berlin 1929.

„ Die Vertretung der Städte und Landgemeinden nach außen in dem Gemeinderecht der östlichen Provinzen Preußens. Ein Beitrag zur Organlehre, Berlin 1916.

„ Otto v. Gierke und die neueste Lehre von der juristischen Staatsperson. In: Reichsverwaltungsblatt 1935, S. 485 ff.

Hellmuth: System des Deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Verkehrsrechts im Grundriß. Nürnberg 1929.

Hitler: Mein Kampf. Ungekürzte Ausgabe in einem Band, 20. Aufl., München 1933.

„ Rede bei der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin am 11. 2. 33, in: Verkehrstechnik 1933, S. 110.

„ Rede auf der Hundertjahrfeier der Deutschen Eisenbahn in Nürnberg am 8. 12. 35. Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe, 48. Jahrg. Nr. 343 vom 9. 12. 35.

„ Die Proklamation des Führers auf dem Parteitag der Arbeit 1937. Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 8. 9. 37, 50. Jahrg., Nr. 251, S. 8 ff.

Hoche: Die Gesetzgebung Adolf Hitlers, Heft 19. Berlin 1936.

Huber: Die volksgenössische Rechtsstellung in der Verwaltung. In: Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht 1937, Heft 11, S. 323 ff.

„ Wirtschaftsverwaltungsrecht. Institutionen des öffentlichen Arbeits- und Unternehmensrechts. Tübingen 1932.

„ Rechtsformen der wirtschaftlichen Selbstverwaltung. In Verwaltungsarchiv 1932, Bd. 37, Heft IV, S. 301 ff.

Janz: Zur Frage der Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Reichsbahnbeamten. In: Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern 1926, Nr. 14, S. 217 ff.

Illing-Kautz: Handbuch für Verwaltung und Wirtschaft im Reich und in Preußen, 11. Aufl., Berlin 1932.

Jubiläumsschrift zum 100jährigen Bestehen der Deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen", 1935.

Kayser: Die belgischen Kleinbahnen, Berlin 1911.

v. Kienitz: Das Staatsbahnprinzip im Reichsbahngesetz. In: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1937, Nr. 12, S. 321 ff.

Kittel: Die Einheit der Deutschen Eisenbahnen als Grundlage einer gesamtdeutschen Verkehrspolitik. In: Verkehrstechnische Woche 1936, S. 610 ff.

„ Der Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. 2. 1937. In: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1937, S. 355.

„ Die Reichsautobahnen. In: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 55. Bd., 1934, S. 193 ff.

Kleinmann: Wirtschaftliche Gegenwartsfragen der Deutschen Reichsbahn. In: Verkehrstechnische Woche 1937, S. 41 ff.

Knebel: Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich bis zur Gegenwart. Diss. Freiburg 1935.

Knoche: Das Verkehrsmonopol als nationalpolitische Lösung des Wettbewerbs von Eisenbahn und Kraftwagen im Güterfernverkehr. Diss. Göttingen 1934.

v. Köhler: Grundlehren des Deutschen Verwaltungsrechts. Stuttgart-Berlin 1935.

Koenigs: Der Monopolgedanke im Verkehrswesen. In: Verkehrstechnische Woche 1936, S. 615.

„ Verkehrspolitik (Güter- und Personenverkehr). In: Die Verwaltungsakademie, Bd. III.

Köttgen: Deutsche Verwaltung. Mannheim-Berlin-Leipzig 1936.

Krueger: Zur Geschichte des Bismarck'schen Reichseisenbahnprojekts vom Jahre 1876. Berlin 1909.

Laforet: Deutsches Verwaltungsrecht. München 1937.

Lammers: Reichsverfassung und Reichsverwaltung. Berlin 1929.

Lassar: Die reichseigene Verwaltung. In: Recht und Staat im neuen Deutschland, herausgegeben b. Harms, 1. Bd., Berlin 1929.

List, Fr.: über ein Sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems. Leipzig 1833.

List: Regal, Monopol, Unternehmen, Anstalt. In: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. 57. Bd. 1935, S. 388.

Mance: Organisation und Verwaltung des Verkehrswesens; Monopolunternehmen oder andere Möglichkeiten, übersetzt in Verkehrstechnische Woche, 1933, S. 448 ff.

Mayer, Otto: Deutsches Verwaltungsrecht. 3. Aufl., München und Leipzig 1924.

Meißner-Kaisenberg: Staats- und Verwaltungsrecht im Dritten Reich. Berlin 1935.

Mellerowicz: Monopol oder geregelte Konkurrenz im Verkehrswesen. In Technik und Wirtschaft, 1934, S. 97 ff.

Merkert: Das gemeinwirtschaftliche und betriebsökonomische Prinzip im Eisenbahn- und im gewerblichen Güterfernverkehr. In: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen v. 21. 10. 1937, 77. Jahrg., Nr. 42, S. 749 ff.

Meyer, Georg: Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, München und Leipzig 1913.

Nehse: Die Privatgleisanschlüsse der Reichsbahn in rechtlicher Hinsicht. Berlin 1930.

Ohnesorge: Zur Rechtsstellung der Deutschen Reichspost. In: Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht 1937, Heft 13, S. 385 ff.

„ Rede auf der Schlußkundgebung des Ersten Deutschen Beamtentages in München. Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe v. 24. 10. 1937, 50. Jahrg., Nr. 297, S. 2.

Ott: Die Zukunftsaufgaben der Privateisenbahnen. In: Verkehrstechnik 1935, S. 31 ff.

Paszkowski: Die schwedischen Privatbahnen und der Staatsbahngedanke in Schweden. In: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 1936, S. 932 ff.

Pirath: Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 13. Jahrg., Heft 2, S. 21 ff.

Reschke: Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft. Berlin 1937.

Rundnagel: Die Haftung der Eisenbahn. 3. u. 4. Aufl., Leipzig 1924.

Sacher: Staatslexikon Bd. III, Freiburg/Br. 1929.

Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931.

Seybold: Das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahngesellschaft. In: Eisenbahn- u. verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 45. Bd., 1927, S. 361 f.

Schmitt, C.: über die drei Arten des rechtswissenschaftlichen Denkens. Hamburg 1934.

Spannuth: Zivilrechtlicher Schutz der Verkehrsunternehmungen gegen „wilden" Wettbewerb. In: Verkehrstechnik 1933, S. 109.

Stammler: Wirtschaft und Recht, 5. Aufl., Berlin u. Leipzig, 1924.

Stations-Verzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Dr. Koch's Stat.-Verz.) herausgegeben von A. Nether, 51. Aufl., Berlin 1936.

v. Stengel: Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts. Freiburg 1890.

Stieler: Grundfragen aus dem Gebiete des Deutschen Eisenbahnwesens. Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht. Stuttgart 1925.

Stier-Somlo: Handwörterbuch der Rechtswissenschaft. Berlin und Leipzig 1927.

Teubner: Reichsbahn und Kraftwagen im Dritten Reich. In: Verkehrstechnische Woche 1933, S. 653 ff.

Timm: Stellung und Aufgaben der Deutschen Reichspost innerhalb des nationalen Transportsystems. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 13. Jahrg., Heft 3, S. 69 ff.

Utermann: Monopolistische oder freie Verkehrspolitik. Magazin der Wirtschaft 1930, S. 2154 ff.

Vogt: Die Deutsche Reichsbahn und die Neuordnung der Deutschen Verkehrswirtschaft. Wirtschaftsdienst 1933, S. 1126 ff.

Wachtel: Die rechtliche Stellung der von der Deutschen Reichsbahngesellschaft betriebenen Kleinbahnen. In: Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1933, S. 693.

Waechter: Die Kleinbahnen in Preußen. Berlin 1902.

Wehrspan: Die Zukunftsaufgaben der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Verkehrstechnik 1935, Heft 2, S. 29 ff.

„ Können die privaten Bahnen eine sozialistische Aufgabe erfüllen? Verkehrstechnik 1937, S. 1 ff.

„ Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im heutigen Staat. Ein Rückblick und Ausblick. Verkehrstechnische Woche 1934, S. 481 ff.

„ Die privaten Bahnen in der deutschen Verkehrseinheit. Verkehrstechnische Woche 1936, S. 627 ff.

Wiedenfeld: Die Monopoltendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel. Jena 1937.

Willenberg: Aus der Tätigkeit der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen. Verkehrstechnik 1937, S. 5 ff.

v. Wilmowsky: Die Bedeutung der Kleinbahnen im deutschen Verkehrswesen. Verkehrstechnische Woche 1936, S. 221 ff.

Zeitschriften.

Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.

Deutsche Verwaltung. Organ der Rechtswahrer der Verwaltung des NSRB. Berlin.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. Berlin.

Entscheidungen des Preuß. Oberverwaltungs-Gerichts (OVG).

Magazin der Wirtschaft. Eine Wochenschrift. Berlin.

Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen (RGZ).

Reichsverwaltungsblatt (RVBl) Berlin.

Statistik und Wirtschaft. Herausgeg. vom Statistischen Reichsamt, Berlin.

Technik und Wirtschaft. Zeitschrift für Wirtschaftskultur, Berlin.

Verkehrstechnik. Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Straßenbau, Berlin (VT).

Verkehrstechnische Woche. Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen. Berlin. (VtW).

Verwaltungsarchiv. Zeitschrift für Verwaltung und Verwaltungsgerichtsbarkeit (VA).

Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe (VB).

Wirtschaftsdienst. Weltwirtschaftliche Nachrichten. Zeitschrift für Deutsche Wirtschaftspolitik, Hamburg.

Wissen und Wehr. Monatsschrift der Deutschen Gesellschaft für Wehrpolitik und Wehrwissenschaften. Berlin.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, Berlin (ZAkDR).

Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern, München.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Berlin.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (ZVMEV), Berlin.

Lebenslauf.

Als ältester Sohn des Kaufmanns Dr. Max Waechter und seiner Ehefrau Hilda, geb. Nolte, wurde ich am 24. Dezember 1911 zu Berlin geboren.

Nach drei Vorschuljahren besuchte ich das humanistische Gymnasium und bestand am Staatlichen Kant-Gymnasium zu Spandau Ostern 1930 die Reifeprüfung.

Auf den Universitäten Greifswald, Graz und Berlin studierte ich Rechtswissenschaft. Am 24. September 1936 bestand ist beim Kammergericht die erste juristische Staatsprüfung. Zur Zeit befinde ich mich im staatlichen Vorbereitungsdienst.

Während meines Studiums diente ich vom 1. Oktober 1934 bis zum 12. Oktober 1935 ein Jahr als Freiwilliger im Kavallerieregiment 3. Nach Ableistung der Reserveübungen I und II wurde ich 1937 zum Wachtmeister der Reserve befördert. —

Bei meiner besonderen Neigung für Fragen des Eisenbahnrechts war es mein Wunsch, meine Dissertation über Eisenbahnrecht zu schreiben. Die Anregung zu der vorliegenden Arbeit verdanke ich Herrn Reichsbahndirektor Prof. Dr. Kittel in Berlin. Die Berichterstattung hat entgegenkommender Weise Herr Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. iur. Dr. phil. Helfritz übernommen. Die mündliche Prüfung bestand ich am 13. Juni 1938 vor der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.